

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

DU
TRANSPORT DES BAGAGES

au point de vue
de la Responsabilité

THESE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 11 janvier 1936, à 14 heures

PAR

JEAN IZE

Avocat stagiaire à la Cour d'Appel

MEMBRES DU JURY

<i>Président</i>	M. NIBOYET
<i>Suffragants</i>	{ M. AMIAUD
	{ M. MOREL

GAP

LOUIS JEAN IMPRIMEUR-ÉDITEUR

1936

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

DU
TRANSPORT DES BAGAGES

au point de vue
de la Responsabilité

THESE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 11 janvier 1936, à 14 heures

PAR

JEAN IZE

Avocat stagiaire à la Cour d'Appel

MEMBRES DU JURY

<i>Président</i>	M. NIBOYET
<i>Suffragants</i>	{ M. AMIAUD
	{ M. MOREL

GAP

LOUIS JEAN IMPRIMEUR-ÉDITEUR

1936

**La faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.**



A mon père,

A ma mère



Digitized by the Internet Archive
in 2026

Principales abréviations

- Ann. ch. de f. : Annales des chemins de fer et tramways.
B. A. : Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation.
B. I. : Bulletin des transports internationaux par chemins de fer.
B. T. : Bulletin des transports.
Cas. civ. : arrêt de la Chambre civile de la Cour de Cassation.
Cas. Req. : arrêt de la Chambre des Requêtes de la Cour de Cassation.
C. civ. : Code civil.
C. com. : Code de commerce.
C. I. M. : Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer.
C. I. V. : Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer.
Civ. : Voir Cas. civ.
Cond. applic. tarifs G. V. : Conditions d'application des tarifs généraux de grande vitesse.
C. Pr. civ. : Code de procédure civile.
D. : Dalloz (Recueil de jurisprudence).
D. h. : Dalloz hebdomadaire.
Dor Sup. : Supplément à la Revue de droit maritime comparé.
E. V. O. : *Eisenbahn Verkehrsordnung* (Règlement de transport des chemins de fer).
Gaz. Pal. : Gazette du Palais.
Gaz. trib. : Gazette des Tribunaux.
J. O. : Journal Officiel.
Journ. trib. com. : Journal des tribunaux de commerce.
Rec. Caen : Recueil des arrêts des Cours d'appel de Caen et de Rouen.
Rec. Havre : Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre.
Rec. Mars. : Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille.
Rec. Nantes : Recueil de jurisprudence commerciale et maritime de Nantes.
Req. : Voir Cas. Req.
Rev. dr. marit. comp. : Revue de droit maritime comparé.
Rev. internat. dr. marit. : Revue internationale du droit maritime.
S. : Sirey (Recueil de jurisprudence).
trib. civ. : tribunal civil.
trib. com. : tribunal de commerce.
-

Ouvrages cités par le seul nom de l'auteur

AUBRY et RAU : *Cours de droit civil français*, 5^e éd.

BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL : *Traité théorique et pratique de droit civil, Du contrat de louage*, 3^e éd. (Les références se rapportent au Tome II, 2^e partie).

BUNET, DURAND et DE FOURCAULD : *Les transports internationaux par voie ferrée*, 1927.

COLIN et CAPITANT : *Cours élémentaire de droit civil français*, Tome II, 6^e éd.

DANJON : *Traité de droit maritime*, 2^e éd.

JOSSERAND : *Les transports*, 2^e éd. (1926).

JOUANETON : *Du transport des bagages par chemins de fer*, thèse, Toulouse, 1926.

LYON-CAEN et RENAULT : *Traité de droit commercial*, 5^e éd.

MAZEAUD (H. et L.) : *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, 2^e éd.

PIOT : *De la responsabilité des administrations et des compagnies de chemins de fer dans le transport des bagages*, *Annales des chemins de fer et tramways*, 1910.3.24.

PLANIOL et RIPERT : *Traité pratique de droit civil français, Obligations* (Tomes VI et VII), avec le concours de P. ESMEIN, J. RADOUANT et G. GABOLDE.

RIPERT : *Droit maritime*, 3^e éd.

ROGER : *Manuel juridique des transports*, 2 vol. (Le tome I a été réédité en 1932 sous le titre : *Nouveau manuel juridique des transports*. (Les références sans indication de tome se rapportent au Nouveau manuel).

ROGER (Marcel) : *La limitation conventionnelle de responsabilité dans le contrat de transport*, thèse, Paris, 1929.

THALLER : *Traité élémentaire de droit commercial*, 8^e éd., par PERCEROU.

INTRODUCTION

On a souvent souligné l'insuffisance des dispositions de nos Codes relatives au contrat de transport. Exacte pour le transport des marchandises, cette observation l'est plus encore pour celui des voyageurs et pour celui des bagages, qui fait l'objet de cette étude : le mot bagages ne figure dans aucun texte de nos lois ; les seules dispositions qui se réfèrent à ce transport, en dehors des articles 1952 à 1954 du Code civil, applicables au voiturier en vertu de l'article 1782 (1), — et de l'article 2 de la loi du 12 juillet 1905, qui attribue au juge de paix une compétence spécialement étendue en matière de litiges pour « retards, frais de route et pertes ou avarie d'effets accompagnant les voyageurs », ont un caractère purement réglementaire (2) et ne permettent

(1) Les art. 1952 à 1954 C. civ. ont trait à la responsabilité de l'hôtelier pour les « effets » des voyageurs. Encore la responsabilité du voiturier n'est-elle pas en tous points identique à celle de l'hôtelier : l'art. 1952, qui rend l'hôtelier responsable, comme dépositaire, des effets apportés par le voyageur qui loge chez lui, ne s'applique pas, dans l'opinion commune, à la responsabilité du voiturier pour les bagages « à la main », laquelle est purement délictuelle ou quasi-délictuelle ; de même la limitation de responsabilité établie en faveur de l'hôtelier par l'art. 1953, al. 2 (loi du 8 avril 1911) est étrangère aux rapports du voiturier avec son client (cf. *infra*, p. 39, note 4).

(2) La plupart de ces textes concernent les transports par chemin de fer : Cahier des charges, art. 44 ; décret du 11 novembre 1917 sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt local et d'intérêt général, art. 33, 78 2°, 81, al. 2 et 3, 83 (modifié par le décret du 14 août 1921) ; Conditions d'application des tarifs généraux G. V., art. 8 à 13 *bis*, 18 et 19, 24 et 25, 29 et 29 *bis*, 46 ; circulaires ministérielles des 27 mars 1901, 28 et 30 novembre 1901, 24 mai 1902 ; décret du 19 janvier 1934, art. 9, etc.,

pas de résoudre les nombreux problèmes soulevés par une variété de transport dont l'importance pratique ne saurait échapper au juriste : quels sont les objets compris sous la dénomination de bagages ? Quelle est la nature et le fondement de la responsabilité du voiturier ? Quelles en sont les causes et la durée ? Quelles sont les circonstances qui exonèrent le voiturier ? Quels sont les effets de la responsabilité ? A qui appartient l'action en dommages-intérêts ? Contre qui, en cas de pluralité de voituriers, l'action doit-elle être dirigée ? Quelle est la juridiction compétente ? Quelles preuves le demandeur doit-il fournir ? Comment l'action s'éteint-elle ? Telles sont, succinctement énoncées, les principales questions qu'il convient d'examiner, et à la solution desquelles nous avons essayé d'adapter, outre les quelques textes que nos lois consacrent au contrat de transport (C. civ., art. 1782 à 1786 ; C. com. art. 96 à 108 ; L. 31 mai 1924 sur la navigation aérienne, art. 41 à 44), les principes généraux des contrats et des obligations. C'est le résultat de ce travail que nous présentons.

Il ne suffirait pas d'étendre au transport des bagages les règles dégagées par la doctrine et la jurisprudence à propos du transport des marchandises : si les bagages sont des choses, et si à ce titre les règles du transport des choses leur sont en principe applicables (1), on ne saurait cependant les assimiler aux marchandises : les conditions simples et rapides dans lesquelles s'effectue la prise en charge, le transport et la livraison des bagages, le caractère impersonnel de l'enregistrement et du bulletin de bagages, déterminent diverses particularités dans ce mode de transport, qui trou-

(1) Cela est vrai pour les bagages dits *non accompagnés*, qui sont en réalité des marchandises à grande vitesse, et pour les bagages *enregistrés*, qui font l'objet d'un contrat de transport de choses distinct du contrat relatif au transport de la personne, mais non pour les bagages *à la main*, qui sont transportés en même temps que le voyageur en vertu du même contrat,

vent leur expression dans le domaine de la responsabilité du voiturier.

D'autre part — c'est là une idée essentielle qu'il convient dès maintenant de mettre en relief — le transport des bagages suppose celui d'une personne, dont il est l'accessoire. Cette relation nécessaire entre le transport du bagage et celui du voyageur constitue le trait distinctif de ce mode de transport. Nous aurons à en préciser le sens et les effets.

Adjoint au transport du voyageur, le transport des bagages, tout au moins celui des bagages enregistrés, conserve d'ailleurs son individualité : il fait l'objet d'un contrat distinct, soumis à ses règles propres. Quant aux colis ou bagages « à la main », le lien qui unit leur transport à celui du voyageur est au contraire si étroit qu'il n'est pas possible de discerner deux opérations : un seul contrat englobe à la fois le transport principal du voyageur et le transport accessoire des choses qu'il conserve avec lui.

Ainsi le transport des bagages apparaît comme une sorte d' « amalgame », de « combinaison » du transport des personnes et du transport des choses : tantôt le contrat de transport de personnes régit l'opération dans son ensemble (bagages à la main) ; tantôt il sert simplement de support au transport des objets que le voyageur emporte avec lui (bagages enregistrés). Cette différence dans la « structure » de l'opération réagit nécessairement sur la solution des problèmes que nous aurons à examiner.

Telles sont les idées générales qui commandent la suite de ces développements. Les bagages donnent lieu, en outre du transport proprement dit, à diverses opérations qui en sont le préliminaire ou la suite habituels ou nécessaires : dépôt à la consigne, portage dans l'intérieur de la gare et ses dépendances... Nous rechercherons quelle est la responsabilité mise en jeu à cette occasion.

Les règles qui vont être exposées sont applicables en principe quel que soit le mode de transport considéré : terrestre (transport par chemin de fer ou par automobile), fluvial (1), maritime ou aérien (L. 31 mai 1924, art. 45). Toutefois, en ce qui concerne ces deux derniers modes de transport, nous aurons à signaler quelques particularités consacrées par la jurisprudence ou par la loi.

Le contrat de transport fait l'objet, dans la plupart des pays étrangers, d'une réglementation très complète (1), où

(1) La navigation intérieure obéit, dans notre droit actuel, aux mêmes règles que le transport terrestre : les art. 1782 à 1786 C. civ. s'occupent « des voituriers par terre et *par eau* » ; l'art. 107 C. com. précise que « les dispositions contenues dans le présent Titre sont communes aux *maîtres de bateaux*, entrepreneurs de diligences et voitures publiques. » Le *projet de Code fluvial* élaboré par la Société d'Etudes Législatives soumet le droit fluvial à un régime qui le rapproche du droit maritime ou du droit aérien (validité de la clause d'exonération des fautes nautiques, validité de la clause de limitation de responsabilité). V. le rapport de M. NIBOYET, *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1923, 2^e partie, p. 57.

(1) Voir pour l'Allemagne, le *Règlement de transport des chemins de fer* du 16 août 1928 (*Eisenbahn Verkehrsordnung* = E. V. O.), B. I. 1929, annexe, p. 37 et le *Code de Commerce* de 1900, art. 425 à 452 ; pour l'Autriche, la *loi fédérale* du 23 mai 1928 édictant un *règlement de transport des chemins de fer* (E. V. O.), B. I. 1930, ann., p. 43 ; — pour la Belgique, la *loi* du 25 août 1891 portant revision du Titre du Code de commerce concernant les contrats de transports, *Annuaire de législation étrangère*, 1891, p. 575 ; — pour le Danemark, la *loi* du 17 juin 1922 concernant les tarifs, etc..., applicables sur les chemins de fer de l'Etat, B. I., 1924, ann. p. 50 ; — pour l'Espagne, la *loi des chemins de fer* du 23 novembre 1877, B. I., 1894. 393 ; — pour l'Italie, les *Conditions et tarifs* pour le transport des bagages, marchandises et animaux vivants sur les chemins de fer de l'Etat, du 1^{er} janvier 1922, B. I. 1923, ann., p. 29 ; — pour les Pays-Bas, le *Règlement général pour le transport par chemin de fer* du 4 janvier 1901, B. I., 1902, ann. p. 102 ; — pour la Suède, le *Règlement de transport des chemins de fer* du 12 juin 1925, B. I., 1927, ann., p. 67 ; — pour la Suisse, le *Règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur* entré en vigueur le 1^{er} jan-

une place importante est généralement réservée au transport des voyageurs et des bagages. Il nous a paru intéressant d'indiquer, à propos de chaque question étudiée, les solutions admises par ces législations.

Il existe en matière de transports internationaux de voyageurs et bagages deux Conventions dont nous aurons fréquemment l'occasion de citer les dispositions :

1° La *Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer* (qui sera désignée dans la suite de ces développements sous la forme d'une abréviation devenue usuelle : C. I. V.) a été signée à Berne le 23 octobre 1924. Ratifiée en France par la loi du 27 août 1926 (1) elle y est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1928. Elle complète l'œuvre entreprise à Berne en 1890 par la signature de la *Convention sur le transport des marchandises* (C. I. M.) (révisée à Berne en 1924 et à Rome en 1933) (2). Il était généralement admis que les dispositions de cette dernière Convention n'étaient pas applicables aux bagages (3). On reconnaissait aussi les avantages qu'il y aurait à soumettre à une réglementation internationale le transport des

vier 1894, B. I., 1911, ann., p. 97 ; — pour la Tchécoslovaquie, le *Règlement de transport des chemins de fer* du 17 juillet 1928, B. I., 1932, ann., p. 43. — Voir sur le droit de la Grande Bretagne, *The English and Empire Digest*, Vol. VIII, v° *Carriers*.

(1) J. O., 2 septembre.

(2) V. pour le commentaire de la C. I. M. du 23 octobre 1924: BRUNET, DURAND et DE FOURCAULD, *Les transports internationaux par voie ferrée*, 1927 ; Maurice TRAVERS, *Le droit commercial international*, Vol. V. fascic. 1 et 2, Paris, 1932 et 1933.

(3) *Sic* : G. MARAIS, de l'application en matière de transports internationaux de la Convention de Berne de 1890 par la jurisprudence, *Journal du droit international*, 1914, p. 393 ; trib. com. Seine, 11 février 1922 (Hutchinson c/ ch. de f. Est), *Gaz. Pal.* 1922 2. 105 ; Cour supr. d'Autriche 17 janvier 1906, B. I., 1908. 74. Cf. trib. civ. Strasbourg, 28 avril 1930, *Rev. Jurid. Als.-Lor.*, 1931.132.

voyageurs et des bagages. L'art. 366 du Traité de Versailles émit une recommandation en ce sens. Dès 1920, un projet de Convention fut préparé par le ministère français des Travaux Publics. Mis au point par les délégués des Etats intéressés réunis à Paris en Juillet-Août 1922, puis à Berne en Mai-Juin 1923, le texte préparé fut soumis à une Conférence tenue à Berne le 23 Octobre 1924, qui l'adopta (1).

La Convention du 23 Octobre 1924, à laquelle participent tous les Etats européens, à l'exception de la Grande-Bretagne (2), de la Lithuanie et de l'U. R. S. S., a été révisée à Rome, en Octobre-Novembre 1933, par une Conférence composée des délégués des Etats qui ont adhéré à la Convention de 1924 (à l'exception du Portugal, qui n'était pas représenté). La nouvelle Convention, en date du 23 Novembre 1933, n'a pas encore (Octobre 1935) été ratifiée en France, et la date à laquelle elle entrera en vigueur est encore indéterminée.

2° La *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* a été conclue à Varsovie le 12 Octobre 1929 par les représentants des Etats suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Brésil, Bulgarie, Chine, Danemark, Egypte, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Hongrie, Italie, Japon, Lettonie, Luxembourg, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, U. R. S. S., Vénézuéla, Yougoslavie. Elle a été ratifiée en France par

(1) Consulter : BRUNET, DURAND et DE FOURCAULD, *op. cit.*, p. 347 et suiv.

(2) Cf. G. NOÉ : *La Grande-Bretagne et les Conventions internationales de Berne concernant les transports par chemins de fer*, B. I., 1932, 272.

la loi du 3 Juillet 1931 (1) et promulguée par le décret du 12 Novembre 1932 (2).

L'historique de cette Convention est assez complexe.

Une Convention internationale du 13 Octobre 1919 avait posé les fondements du *droit public aérien* (3). Depuis lors, la pratique journalière des transports aériens avait fait apparaître la nécessité de régler de façon uniforme tout ce qui a trait aux rapports entre le transporteur et ses clients, et notamment de délimiter la responsabilité du transporteur. Il s'agissait de jeter les bases d'un *droit privé aérien* et de réaliser dans ce domaine ce que les Conventions de Berne avaient accompli dans celui des chemins de fer.

La première *Conférence internationale de droit privé aérien* se réunit à Paris, en Octobre 1925, sur l'invitation du gouvernement français. Un premier projet de Convention fut élaboré par les représentants des 42 Etats participants. Mais la question de la responsabilité du transporteur aérien apparut si étroitement liée à un ensemble d'autres problèmes juridiques, non encore résolus internationalement, que la Conférence demanda qu'un Comité spécial fût saisi de l'étude de toutes les questions de droit privé aérien.

Ce Comité, dit *Comité international technique d'experts juridiques aériens* (C. I. T. E. J. A.), se réunit pour la première fois à Paris en Mai 1926.

Un premier projet sur la *lettre de transport aérien* fut présenté à la 2^e Commission de ce Comité réunie à Paris en Mars 1927.

Le Comité décida, au cours de cette même réunion, d'examiner la possibilité de fusionner en une Convention unique

(1) J. O., 18 octobre.

(2) Un décret du 25 juillet 1933 (J. O., 30 juillet) a rendu la Convention applicable aux Colonies et pays de protectorat.

(3) Voir Alb. ROPER, *La Convention Internationale du 13 octobre 1919*, thèse, Paris, 1930.

les deux matières — responsabilité et documents de transport. Un nouveau projet fut présenté en Juin 1927 et modifié à la suite des délibérations du C. I. T. E. J. A. à Bruxelles en Novembre 1927.

Une nouvelle réunion eut lieu à Paris en Mars 1928, au cours de laquelle les textes antérieurs furent amendés.

Enfin ceux-ci furent définitivement mis au point à Madrid en Mai 1928, au cours de la troisième session du C. I. T. E. J. A.

La deuxième *Conférence internationale de droit privé aérien* se réunit à Varsovie du 4 au 12 Octobre 1929 (1). Elle aboutit à l'adoption du projet de Convention qui a été ratifié par la France après que la plupart des autres Etats intéressés eurent fait connaître leur adhésion (2).

M. le professeur J. P. NIBOYET nous a donné l'idée de ce travail et a bien voulu accepter de présider cette thèse. Ses conseils, qui ne nous ont jamais fait défaut, nous ont été précieux à plus d'un titre. Nous tenons à lui exprimer ici notre respectueuse reconnaissance.

Nous remercions aussi M. Marcel GERBERT, docteur en droit, grâce auquel nous avons pu réunir de nombreux documents, et tous ceux qui ont bien voulu faciliter nos recherches.

(1) Voir les *procès-verbaux* de la Conférence, inprimés et publiés par les soins du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, Varsovie, 1930.

(2) Consulter les *Commentaires* de la Convention par : G. RIPERT, *Journal du droit international*, 1930.90 ; P. DURAND, *Revue des Ventes et Transports*, 1930.1 ; M. MASCHINO, *Droit aérien*, 1930.4 ; Yvonne J. BLANC-DANNERY, thèse, Paris, 1933 ; LE GOFF, *Traité théorique et pratique de droit aérien*, N°s 1660 à 1682.

PREMIÈRE PARTIE

Conditions générales du transport des bagages

CHAPITRE PREMIER

Qu'entend-on par bagages ?

1. Il ne faut pas définir les bagages (cf. LITRE, Dictionnaire de la langue française) : « Objets emballés nécessaires à ceux qui sont en voyage ou à la guerre ». Tous les objets peuvent en principe être transportés comme bagages, qu'ils soient ou non nécessaires au voyage (*infra*, N° 5). Ce qui caractérise les bagages, ce qui les distingue essentiellement des marchandises et autres choses pouvant faire l'objet d'un transport, ce n'est pas une relation avec le voyage, mais avec un voyageur : tout transport de bagages — c'est une idée sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir — suppose un contrat de transport de personnes, auquel il vient s'adjoindre en qualité d'*accessoire* (*infra*, chapitre troisième). Les bagages sont, généralement, les choses qui *accompagnent* un voyageur, celles qu'un voyageur emporte avec lui.

2. Cette définition s'applique :

1° Aux objets que le voyageur conserve avec lui dans son compartiment, sa cabine, à la place qu'il occupe (*colis* ou *bagages à la main*), qui sont une dépendance si étroite de la personne du voyageur qu'ils font en quelque sorte corps avec lui, et nous verrons les conséquences qui en résultent, notamment au point de vue de la responsabilité du voiturier.

2° Aux objets que le voyageur remet au voiturier pour

être placés dans le fourgon du train, la cale du navire, etc..., et restitués à leur propriétaire à son arrivée à destination : ce sont les bagages *enregistrés*, ainsi appelés parce que le voiturier doit en « tenir registre », comme de toutes choses qui lui sont remises en vue du transport (C. civ., art. 1785) (1).

3. On considère généralement comme formant une troisième catégorie de bagages, auxquels on donne le nom de *bagages non accompagnés*, les colis transportés par chemin de fer aux conditions du tarif intérieur G. V. N° 10 et commun G. V. N° 110, Titre I (ancien tarif commun G. V. N° 110).

C'est une dénomination impropre. Il est de l'essence des bagages d'accompagner un voyageur. Or l'expéditeur d'objets non accompagnés n'est pas tenu de présenter un billet, c'est-à-dire de justifier de sa qualité de voyageur, lors de la remise des colis au transport, et peut-être, au lieu de prendre un billet et d'effectuer le voyage, se contentera-t-il d'envoyer le bulletin à un tiers qui retirera les colis à l'arrivée (2), ce qui ne se concevrait pas s'il s'agissait de bagages (3).

3^{bis}. L'article 4 des Conditions du tarif dispose, il est vrai : « L'expédition des colis du présent tarif est faite *dans*

(1) Sur les formes et les conditions de l'enregistrement des bagages transportés par chemin de fer, voy. les art. 8 à 13 bis Cond. applic. tarifs G. V. ; JOSSEMAN, n°s 946 et suiv.

(2) Le tiers détenteur du bulletin, qui a droit à la livraison, est irrecevable à agir contre le voiturier pour perte, avarie ou retard, car il n'a pas été partie au contrat de transport : trib. com Seine, 29 juillet 1927 (Le Couédic c/ ch. de f. Etat), *La Loi* 1^{er} décembre.

(3) Il peut arriver que l'expéditeur d'objets non accompagnés ait la qualité de voyageur. Tel est le cas du touriste qui, effectuant un parcours en automobile, confie au chemin de fer les colis dont il aura besoin à son arrivée à destination. Il y a bien alors *en fait* une relation entre le transport de la chose et celui du voyageur, mais *en droit* il y a deux contrats distincts et indépendants, et non pas deux contrats dont l'un peut être considéré comme l'accessoire de l'autre.

les mêmes conditions que celle des bagages accompagnant les voyageurs... » Mais il s'agit des conditions réglementaires, et encore de certaines d'entre elles seulement (1) : on ne saurait, sans exagérer la portée du tarif, et sans méconnaître la notion juridique de bagages, affirmer, avec un auteur (2), que l'homologation du tarif G. V. N° 110 « a rompu, dans le droit des chemins de fer, le lien nécessaire établi dans son principe entre le déplacement de l'expéditeur et le déplacement de sa chose, qui devaient jusqu'alors s'opérer parallèlement et par les mêmes voies », et que ce tarif « a admis à circuler *en tant que bagages* des objets qui ne sont cependant pas accompagnés par leur propriétaire et dont le transport ne vient se greffer sur aucun transport de personnes » (3).

4. La même remarque s'applique à la catégorie voisine des *colis express*, dont le transport a été récemment introduit en France (tarif intérieur G. V. N° 10 et commun G. V. N° 110, Titre II) à l'instar de nombreux pays étrangers (Allemagne et Autriche, E. V. O., § 40 à 42; règlement de transport suisse, § 37 à 40; règlement de transport tchécoslovaque, art. 36 à 40). Bien que les colis express soient, aux termes du tarif, transportés « dans les mêmes conditions que les bagages », il est clair que cette dénomination ne leur convient nullement, puisque leur transport ne se rattache en aucune manière à celui d'une personne, et qu'il

(1) C'est ainsi qu'il n'est accordé aucune franchise pour le transport des objets non accompagnés ; que le prix du transport est plus élevé que celui des bagages ; que les expéditions sont soumises au timbre de récépissé de grande vitesse et donnent lieu à la délivrance d'un bulletin distinct de celui des bagages accompagnés.

(2) JOSSERAND, n° 939.

(3) Il en résulte que les dispositions de la loi du 12 juillet 1905 (art. 2) qui attribuent au juge de paix une compétence étendue en matière de litiges pour perte, avarie ou retard d' « effets accompagnant les voyageurs » sont inapplicables aux actions concernant les objets du tarif G. V. n° 110.

y a là une simple variété du transport des marchandises à grande vitesse (1).

5. Quels objets un voyageur peut-il emporter comme bagages ? Après des controverses aujourd'hui périmées, une conception large a prévalu dans notre droit : le voiturier est tenu d'accepter à l'enregistrement (ou de laisser les voyageurs introduire dans les voitures, s'il s'agit de bagages à la main), non seulement les objets affectés à l'usage personnel du voyageur et nécessaires au voyage, mais tous les objets, quels qu'ils soient, qu'il convient au voyageur de faire transporter avec lui, sans distinguer selon leur nature, leur nombre, leur poids, leurs dimensions, leur valeur (2), l'usage auquel ils sont destinés. La doctrine et la jurisprudence sont fixées en ce sens (3), et l'Administra-

(1) Aussi la Conférence de revision de la C. I. M. et de la C. I. V. (Rome, octobre-novembre 1933), appelée à délibérer sur les propositions d'un certain nombre d'Etats tendant à la réglementation uniforme, en trafic international, du transport des colis express, a-t-elle fort justement encadré le problème dans celui de la révision de la C. I. M. Voyez l'art. 61 de la nouvelle Convention et l'annexe VIII (nouvelle). Cette annexe, intitulée « *Règlement international concernant le transport des colis express* », contient quelques règles d'ordre essentiel et permet de larges références aux tarifs internationaux déjà introduits par différents chemins de fer dans leurs trafics réciproques. Voir B. I., 1933, annexe, p. 177, les *Conditions réglementaires relatives au transport international des colis express* telles qu'elles figurent dans un certain nombre de tarifs internationaux (tarif germano-suisse des colis express, tarif des voyageurs, des bagages et des colis express polonais-roumain-scandinave, etc...), et consulter les articles parus au B. I., 1926.371 ; 1927.199 ; 1932.226 ; 1933.414.

(2) Le voiturier ne peut refuser le transport comme bagages des objets de valeur. Mais il peut exiger qu'une déclaration *ad valorem*, justifiant le paiement d'une taxe spéciale, soit faite par le voyageur. Voy. en matière de transport par chemin de fer l'art. 8, al. 4, Cond. applic. tarifs G. V., et cf. *infra*, N^{os} 176 et 171.

(3) *Sic* : JOUANETON, n^o 4 ; LYON-CAEN et RENAULT, III, n^o 798 ; JOSSERAND, n^o 941 ; ROGER, n^o 386 ; Cas. civ. 24 octobre 1888 (Cie Est c/ Petit), D. 89.1.117, S. 83.1.83 (affaire de la *charrue*) ; Civ. 7 juin

tion a eu plusieurs fois l'occasion de rappeler ce principe aux compagnies de chemins de fer (1).

Il n'y a pas lieu non plus d'exiger que le voyageur soit propriétaire des objets transportés (2) ; il suffit qu'il en ait la « légitime disposition » (3).

6. Avec la question qui précède, il faut éviter de confondre celle de savoir quels sont ceux des objets contenus dans les bagages qui doivent être pris en considération pour fixer le montant de l'indemnité due en cas de perte, avarie ou retard. Le voiturier n'est tenu, comme tout débiteur en matière contractuelle, et sauf le cas de dol, que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat (C. Civ., art. 1150). Le voyageur peut donc placer dans ses bagages tous les objets qu'il lui convient ; mais si leur présence ou leur valeur était imprévisible, le voiturier n'en répond pas (cf. *infra*, N^{os} 153 et suiv.).

C'est à l'existence de cette règle que la Cour de cassation se réfère quand elle déclare « qu'il appartient aux juges du fait d'apprécier dans chaque affaire, suivant les circonstances de la cause, en égard à la situation de fortune du voyageur, à sa profession, au but et aux conditions de

1904 (Cie Midi c/Teissonnière), D. 1906.1.174, S. 1905.1.46 ; Civ. 23 octobre 1911 (Le Pont et fils c/ch. de f. Ouest), D. 1913.1.32 ; Pau 11 août 1903 (Cie du Midi c/Marx), D. 1904.2.302. Voy. pour un *quadricycle automobile* : trib. com. Seine 24 avril 1901 (Richard c/Cie entre P. L. M.), *La Loi* 19-20 mai. (Il est à noter que les nouveaux tarifs-voyageurs des compagnies de chemins de fer, en vigueur depuis le 1^{er} octobre 1935, prévoient expressément la faculté pour le voyageur, sous certaines conditions, de faire transporter comme bagages sa voiture automobile). — Cf. pour une *pompe à incendie* : trib. Vimoutiers, 14 octobre 1908 (Cie des sapeurs-pompiers de Vimoutiers c/ ch. de f. Ouest), *Bulletin de la Mutuelle-Transports*, 1909.51.

(1) Circulaires ministérielles des 27 mars 1901 (B. A. 1901.1.44), 28 et 30 novembre 1901 (B. A. 1901.1.86 et 87), 24 mai 1902 (B. A. 1902.1.37).

(2) JOUANETON, n° 12 ; JOSSERAND, loc. cit. *in fine* ; cf. ROGER, II, n° 469 et note D. 1928.2.47, col. 2.

(3) *Cas. crim.* 16 décembre 1882, D. 83.1.177, S. 83.1.433.

son voyage, quels sont les objets qui peuvent rentrer dans la qualification de bagages » (1), ou encore « qu'il appartient aux tribunaux d'apprécier, selon les circonstances de la cause, la quantité et la valeur des objets que les voyageurs peuvent normalement emporter comme bagages » (2). Nous ne croyons pas que la Cour de cassation ait entendu, par ces formules, restreindre ce qu'il est loisible aux voyageurs de faire transporter comme bagages, mais tracer au juge une règle pour la détermination du préjudice prévisible, et il n'y a pas contradiction entre les arrêts précités et ceux qui admettent en principe tous les objets à l'enregistrement (3).

7. — *Restrictions*. Si largement qu'on l'entende, le principe que nous venons d'énoncer (*supra*, N° 5) n'en comporte pas moins de nombreuses et importantes restrictions. La Cour suprême y fait allusion quand elle déclare que le droit d'emporter comme bagages les objets quelconques cesse d'appartenir au voyageur lorsque le transport des colis qu'il présente est soumis à des « règlements particuliers insérés aux tarifs » (4). Ces restrictions en effet se rencontrent

(1) Req., 25 mars 1912 (ch. de f. Etat c/ Salmon), *D.*, 1913.1.341, *Gaz. Pal.* 1912.1.604.

(2) Civ. 29 janvier 1919 (Fréchou c/Cie P. L. M.), *D.* 1926.1.228, *Gaz. Pal.* 1919.1.59.

(3) Cf. ROGER, *loc. cit.*, p. 599.

(4) Civ. 7 juin 1904, précité. Dans cet arrêt, la Cour de Cassation déclare qu'une caisse contenant une chèvre et un chevreau ne peut être enregistrée comme bagages, ces animaux étant de ceux pour lesquels l'expéditeur est tenu de prévenir la gare de départ 24 heures au moins à l'avance en lui faisant connaître le nombre et la nature des objets à transporter. Le motif était contestable, car les tarifs sont d'interprétation stricte, et un « voyageur » n'est pas plus un « expéditeur » que l'« expédition » d'une marchandise n'est l'« enregistrement » d'un bagage. Aussi bien la question ne peut-elle plus se poser : l'admission des animaux comme bagages est expressément réglementée aujourd'hui par les tarifs (Cf. *infra*, n° 15). — Cf. pour le transport des cendres funéraires : Civ. 23 octobre 1911, précité,

surtout en matière de transport par chemin de fer. Des considérations diverses les imposent ou les expliquent.

8. — 1° *Dimensions et poids des colis*. — Le voiturier n'est pas tenu d'accepter comme bagages des objets excédant, par leurs dimensions ou leur poids, les limites du matériel. La doctrine (1), la jurisprudence (2) et l'administration (3) admettent cette restriction commandée par le bon sens. Une récente modification de l'article 8 des Conditions d'application des tarifs G. V. est venue la consacrer en ce qui concerne les dimensions des colis (cf, aussi, pour les transports par *autorails*, l'art. 9-2°, al. 2, du décret du 19 janvier 1934).

9. — 2° *Nécessités du chargement et déchargement des trains de grande vitesse et difficultés de maniemet de certains colis. Objets exclus du transport dans les trains express et rapides (art. 8, dern. alin., Cond. applic. tarifs G. V.)*. Aucun texte n'autorise les compagnies de chemins de fer à refuser le transport comme bagages des objets qui seraient d'un maniemet difficile, en alléguant les nécessités du chargement et du déchargement des trains de grande vitesse. Mais le souci de ne pas créer à l'exploitation des chemins de fer des difficultés dont les voyageurs seraient les premiers à souffrir avait conduit les auteurs et la jurisprudence à formuler cette restriction (4). Les compagnies jouissent en effet pour l'enregistrement des bagages de délais beaucoup moins étendus que pour l'expédition des marchandises à grande vitesse. Il avait donc paru juste de compléter l'exception précédente et de ne pas les obliger à accepter comme bagages les objets qui, sans excéder les limites du matériel, auraient été d'une manutention difficile et auraient pu gêner,

(1) JOUANETON, n° 7 ; ROGER, *loc cit.*, p. 598.

(2) Civ. 24 octobre 1888, précité.

(3) Circulaires des 27 mars et 28 novembre 1901, précitées.

(4) *Sic* : JOUANETON, n° 8 ; Civ. 24 octobre 1888, précité. Voy. aussi les circulaires des 27 mars et 28 novembre, précitées.

au détriment des voyageurs, la marche régulière des trains. C'était aux tribunaux qu'il appartenait d'apprécier, en tenant compte de l'outillage et de l'organisation du personnel de la gare, si le maniement de l'objet présenté dépassait les possibilités matérielles de cette dernière, c'est-à-dire non seulement les moyens de manutention dont elle disposait, mais encore ceux qu'elle aurait dû raisonnablement avoir à sa disposition (1).

10. Ces considérations ont trouvé une expression plus précise dans l'article 8 (dernier alinéa) des Conditions d'application des tarifs généraux G. V., qui, pour éviter l'encombrement des trains express et rapides, et assurer la régularité de leur marche, est venu régler l'admission des bagages dans ces trains.

Ce texte était ainsi conçu :

« Dans les trains express et rapides ne sont admis que :

1°) *Les objets emportés par les voyageurs pour leur usage personnel ou celui de leur famille, tels que : malles, valises, paniers, paquets et sacs renfermant du linge, des vêtements, des chaussures, des objets de toilette, des armes, des livres, des appareils de photographie, des articles de dessin et de peinture; les cartons à chapeaux, couvertures, cannes et parapluies, bicyclettes, les baignoires et voitures d'enfants, les voitures de malades ou de blessés :*

2°) Les échantillons des voyageurs de commerce. »

11. L'application de ce texte avait donné lieu à deux sortes de difficultés :

1°) Que fallait-il entendre par *objets à l'usage personnel du voyageur ou de sa famille* ? L'énumération donnée par le

(1) JOUANETON, *loc. cit.*

tarif était indicative et non limitative (1) ; des objets n'y figurant pas pouvaient être transportés comme bagages dans un train express ou rapide, à condition qu'ils fussent à l'usage personnel du voyageur ou de sa famille. Il avait été jugé que cette expression s'appliquait aux pneumatiques d'une voiture automobile à l'usage personnel du voyageur (2), ainsi qu'à des poids et haltères destinés à des exercices d'athlétisme (3). Mais des marchandises destinées à la vente ne pouvaient pas y être comprises (4).

2° Quelles étaient, au point de vue de la responsabilité du voiturier, les conséquences de l'inobservation de l'article 8 par le voyageur qui plaçait dans ses bagages des objets non destinés à son usage personnel ou à celui de sa famille ? La jurisprudence répondait : le consentement du voiturier n'a été donné que par suite d'une erreur qui, tombant sur la substance de la chose, est une cause de nullité du contrat (C. civ., art. 1110). Le voyageur ne peut donc prétendre à aucune indemnité en cas de perte, avarie ou retard des objets indûment remis au transport comme bagages (5).

12. Une récente modification de l'article 8 des Conditions d'application des tarifs généraux G. V. (application :

(1) Cas. civ. 15 novembre 1927 (Cie P. L. M. c/Marignan), *Gaz. Pal.* 1928.1.135 ; Civ. 10 juillet 1934 (Cie P. L. M. c/ Hibernie), S. 1934.1.343 ; Paris (5° Ch.) 16 décembre 1933 (Rigoulot c/ch. de f. Etat), S. 1934.2.44.

(2) Paris (5° Ch.) 16 mai 1924 (Dofny c/Cie Est), B. A., 1925.2.98 (sol. impl.).

(3) Paris, 16 décembre 1933, précité.

(4) Req. 1^{er} décembre 1921 (Marignan c/ Cie P. L. M.), *Gaz. Pal.* 1932.1.192 ; Civ. 10 juillet 1934, précité (sol. impl.)

(5) *Sic* : Besançon 9 décembre 1920 (Ravatin c/Cie Est), D. 1921.2.72, *Gaz. Pal.* 1921.2.61 ; Agen 17 décembre 1928, *Gaz. Pal.* 1932.1.192, et, sur pourvoi, Req. 1^{er} décembre 1931, précité ; trib. com. Quimper, 6 février 1920 (Delouche /Cie P. O.), *Journal des Transports*, 1921.43 ; trib. com. Nantes 10 janvier 1924 Peaudeau c/ch. de f. Etat), inédit. Cf. Cas. Civ. 10 juillet 1934, précité.

27 Avril 1933) a remplacé la disposition ci-dessus par la suivante :

« Sont exclus du transport dans les trains express et rapides : — les colis dont la longueur est supérieure à 1 m. 80 ou dont le poids est supérieur à 100 kilogr. (1) ; — les colis susceptibles de souiller les autres par leur contact ; — les sidecars, les baladeuses des forains, les voitures autres que les voitures d'enfants, de malades ou d'infirmes ; — les emballages vides, les fûts pleins ou vides. »

13. — 3° *Matières dangereuses*. L'article 33 du décret du 11 Novembre 1917 sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt local et d'intérêt général remet au Ministre des travaux publics le soin d'arrêter, la Compagnie entendue, les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc...) et des matières infectes, et de déterminer les cas dans lesquels le transport de ces marchandises dans un train de voyageurs est interdit.

La classification des matières dangereuses, etc... et les conditions de leur admission dans les trains font l'objet d'un arrêté du 12 novembre 1897 des Ministres des travaux publics, de la guerre et des finances (2), qui a subi depuis lors de nombreux remaniements (3).

Ce texte interdit absolument le transport de la nitroglycérine et des fulminates, autres que le fulminate de mercure ; il permet aux compagnies de refuser provisoirement le transport des matières qui ne figurent pas dans la nomenclature, sauf aux intéressés à en référer au Ministre.

(1) La limitation de dimension n'est pas applicable aux skis ; la limitation de poids n'est pas applicable aux échantillons des voyageurs de commerce, aux malles et aux motocyclettes. (Renvoi du tarif).

(2) J. O., 25 mars 1898.

(3) Voir en dernier lieu la circulaire du 2 novembre 1934 (*Ann. ch. de f.*, 1935,2.23),

Les matières dangereuses sont divisées en quatre catégories (A. Explosifs; — B. Munitions et matières assimilées; — C. Explosifs de sûreté et matières assimilées; — D. Munitions de sûreté et matières assimilées). Une cinquième catégorie comprend les matières vénéneuses. Les matières infectes forment la sixième.

Les matières dangereuses, etc... ne sont admises au transport à grande vitesse que si ce mode de transport est autorisé par les lois ou règlements en vigueur. En aucun cas les matières classées dans les première, deuxième, troisième et sixième catégories ne sont acceptées comme bagages et ne peuvent être déposées dans les salles de consigne (art. 46 Cond. applic. tarifs G. V.) (1).

14. Non seulement la compagnie n'est pas tenue de recevoir comme bagages des objets dangereux, mais encore le voyageur qui fait enregistrer comme bagages des objets de cette nature engage à la fois sa responsabilité civile et pénale. Si par exemple des matières inflammables causent un incendie dans le fourgon, la compagnie pourra réclamer au voyageur le montant du dommage causé, sans préjudice des pénalités édictées par la loi du 15 Juillet 1845 (2).

15. — 4° *Animaux vivants*. Les animaux vivants ne sont pas admis comme bagages (art. 8 Cond. applic. tarifs G. V.). Jusqu'à une date récente, il n'y avait d'exception que pour les chiens (art. 18 des Conditions des tarifs), à condition qu'ils fussent muselés ou enfermés dans des caisses (art. 83 décr. 11 Novembre 1917, modifié par celui du 14 août 1921). L'admission des animaux vivants pouvait aussi être autorisée pour certains trains et pour certains parcours par les livrets

(1) Voir aussi le décret du 28 juillet 1933 portant règlement d'administration publique pour la manutention et le transport des *matières combustibles* (J. O. 29 juillet), art. 10 et 12.

(2) Cf. JOUANETON, n° 10 ; Lyon 8 juillet 1899 (Taulier c/ Cte P. L. M.), *Gaz Pal* 1899.2.287.

de la marche des trains (art. 8, précité). Depuis le 17 août 1934, et par suite d'une modification audit article, les animaux vivants de petite taille (chiens, chats, singes, écureuils, oiseaux, agneaux, chevreaux, cochons de lait, lapins, volailles) sont acceptés sans restriction comme bagages lorsqu'ils sont remis en caisses, cages ou paniers; d'autre part les veaux, pores, moutons, brebis et chèvres qui sont remis au transport en caisses, cages ou paniers, et dont le poids, emballage compris, ne dépasse pas 200 kilogr. par colis, sont acceptés comme bagages dans les trains de voyageurs dans lesquels doivent être obligatoirement transportées les marchandises à grande vitesse.

16. — 5° *Restrictions établies en contrepartie d'un avantage consenti par le voiturier.*

Le droit du voyageur subit des restrictions qui sont la contrepartie d'un avantage, tel qu'une réduction de taxe, consenti par le voiturier. C'est ainsi que les voyageurs titulaires de cartes d'abonnement de travail ne peuvent faire enregistrer comme bagages que les outils de leur profession (tarif intérieur V. N° 3 bis et commun V. N° 103 bis, art. 8). L'enregistrement des bagages est même supprimé pour certains trains spéciaux, tels que les trains de pèlerinage (art. 11 des Conditions du tarif commun V. N° 104, chapitre II).

17. Plus importante est la restriction apportée par les tarifs aux droits des abonnés : pour empêcher ceux-ci de faire transporter comme bagages des objets qui leur seraient confiés par des tiers, privant ainsi la compagnie du prix de transports de marchandises auxquels elle peut légitimement prétendre, les tarifs interdisent à l'abonné de « faire le trafic de la messagerie » en emportant avec lui ou en présentant comme lui appartenant des colis ne faisant pas partie de son bagage personnel (art. 9 des Cond. gén. du tarif intérieur

V. N° 3 et commun V. N° 103 (1); voy., pour les titulaires de cartes donnant droit à la délivrance de billets à demi-tarif, l'art. 8 des Cond. du tarif commun V. N° 101, Titre II).

L'abonné (ou le titulaire de carte du tarif V. N° 101) qui contrevient à cette interdiction doit des dommages-intérêts à la compagnie (2). Mais le tiers dont les colis ont été indûment transportés comme bagages est à l'abri de toute réclamation : les clauses du contrat intervenu entre l'abonné et la compagnie, auquel il est resté étranger, sont sans effet à son égard (C. civ., art. 1165) (3).

La jurisprudence applique généralement à l'abonné qui se sert de sa carte pour faire transporter en franchise des objets appartenant à des tiers les peines correctionnelles de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (4). L'affichage du jugement peut être ordonné à titre de supplément de dommages-intérêts (5).

18. — 6° *Restrictions concernant les bagages à la main.*

Les voyageurs peuvent conserver avec eux, gratuitement, les objets qu'il ne leur convient pas de faire enregistrer. Ce droit a pour limite celui des autres voyageurs, ainsi que le respect dû à leur sécurité et à leur bien-être. De là une série de restrictions réglementaires :

— interdiction d'occuper abusivement les places et filets des voitures avec des effets, colis ou autres objets, chaque voyageur ne pouvant disposer que de l'espace situé au-dessus

(1) Cette interdiction ne s'applique pas aux *commissionnaires messagers*. Mais le tarif limite à 15 kg. le poids total des colis à la main qu'ils peuvent prendre avec eux dans les voitures.

(2) JOUANETON, p. 82 ; cf. ROGER, II. N° 473.

(3) JOUANETON, *loc. cit.*

(4) Cas. crim. 27 octobre 1900, S. 1901.1.56 ; 18 octobre 1906. D. 1908.1.19.

(5) Trib. corr. Saint-Palais, 9 juillet 1926 (Min. publ. et Cie Midi c/ S....), inédit.

et au-dessous de la place à laquelle il a droit (décret du 11 Novembre 1917, art. 78-2°) ;

— interdiction de l'entrée des voitures aux porteurs d'armes à feu chargées. Toute personne ayant en sa possession une arme à feu doit, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que cette arme n'est pas chargée. Toutefois, lorsqu'ils y sont obligés par leur service, les agents de la force publique peuvent conserver avec eux, dans les voitures, des armes à feu chargées, à condition de prendre place dans des compartiments réservés (décr. 11 Novembre 1917, art. 81, al. 2 et 3) ;

— exclusion des matières dangereuses, etc..., dans les cas où leur transport comme bagages est interdit (*supra*, N° 13) ;

— exclusion des objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, peuvent gêner ou incommoder les voyageurs (art. 81, al. 2, précité, décr. 11 Novembre 1917) ;

— exclusion des animaux vivants (art. 83 décr. 11 Novembre 1917). Toutefois la compagnie peut placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit. En outre, des exceptions peuvent être autorisées pour les animaux de petite taille convenablement enfermés (même texte).

Ces différentes prohibitions sont sanctionnées, comme infractions à la police des chemins de fer, par les peines correctionnelles de l'article 21 de la loi du 15 Juillet 1845.

19. *Législations étrangères et C. I. V.* — A l'exception du règlement de transport de Suède, qui pose en principe (§ 30) : « Les objets de toute nature sont admis comme bagages de voyageurs... », et de la loi danoise (§ 14), aux termes de laquelle : « Les objets que le voyageur emporte avec lui peuvent être enregistrés comme bagages... », les

législations étrangères consacrent une définition restrictive des bagages.

« En règle générale, dispose le règlement de transport néerlandais (art. 19, al. 1^{er}), est considéré comme bagage tout ce que le voyageur emporte avec lui *pour ses besoins personnels*, notamment les malles, sacs de voyage, valises, boîtes à chapeaux, petites caisses et autres objets analogues. Les grandes caisses, les tonneaux, les meubles et autres *objets qui ne sauraient être considérés comme nécessaires au voyage* ne peuvent être enregistrés comme bagages. »

« On entend par bagages, selon la loi espagnole (art. 106), les objets et effets servant à abriter ou à parer les voyageurs ou à leur toilette, et d'un usage immédiat, les livres et outils destinés à l'exercice de leur métier ou fonction, contenus dans des malles, coffres, valises, étuis à chapeaux, sacs de nuit, besaces, petits sacs, coussins sous enveloppe quelconque ou sans emballage. »

Les règlements de transport suisse (§ 28 nouveau) (1) et tchécoslovaque (art. 29) ne considèrent en principe comme bagages que les « objets affectés à l'usage personnel du voyageur pour son voyage ». Il en était de même sous le régime de la C. I. V. du 23 octobre 1924 (art. 17). La nouvelle Convention admet tous les objets « affectés à l'usage du voyageur », sans distinguer suivant qu'ils se rapportent ou non au voyage. La loi italienne admet pareillement les « objets à l'usage personnel du voyageur ou de sa famille ».

Le règlement de transport allemand mis en vigueur le 1^{er} Avril 1909 ne considérait comme bagages que les objets nécessaires au voyage. La jurisprudence avait tendance à élargir cette notion (2). L'extension a été réalisée par le règlement du 16 mai 1928 dont le § 28, al. 1^{er}, permet au

(1) B. I. 1934, annexe, p. 13.

(2) Voy. *Reichsgericht*, 1^{re} Ch. civ., 23 mai 1925, B. I. 1925.372.

voyageur d'expédier comme bagages « *des objets* contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, sacs de touriste, boîtes à chapeaux, caisses facilement maniables et autres emballages de ce genre. »

Les objets que leurs dimensions ne permettent pas de charger dans les fourgons, ou qui excèdent un certain poids, ceux dont le transport est réservé à l'administration des postes, les animaux vivants, les matières dangereuses, etc..., sont généralement exclus du transport comme bagages.

Le règlement de transport allemand (§ 28, al. 5) laisse au tarif le soin de déterminer si et dans quelles conditions les *objets précieux* (or, argent, platine, pierres précieuses, perles fines, objets d'art, etc...) peuvent être acceptés comme bagages. La loi danoise ne les admet pas à l'enregistrement. Le règlement de transport suisse ne les considère pas non plus comme bagages et décharge le chemin de fer de toute responsabilité dans le cas où le voyageur a placé dans ses malles des objets de cette nature. En Italie, les objets précieux peuvent être transportés comme bagages s'ils sont affectés à l'usage personnel du voyageur (1).

Les *bagages à la main* font l'objet dans les législations étrangères et la C. I. V. (art. 14 et 15) de dispositions restrictives analogues à celles de notre droit : limitation de l'espace imparti à chaque voyageur, exclusion des objets dangereux ou susceptibles de gêner ou incommoder les autres voyageurs, exclusion des animaux vivants... Voyez Allemagne, E. V. O., §§ 25 à 27 ; loi danoise, § 12 ; Cond. et tarifs italiens, art. 13 ; règlement de transport néerlandais, art. 22 ; suédois, §§ 28 et 36 ; suisse, §§ 21 à 23 ; tchécoslovaque, art. 25 à 27.

(1) Cour de cassation italienne 11 juin 1926, B. I. 1927.175.

CHAPITRE DEUXIEME

Nature et fondement de la responsabilité du voiturier

SECTION I

Transport proprement dit

I. — BAGAGES ENREGISTRÉS : RESPONSABILITÉ DE NATURE CONTRACTUELLE.

20. Il n'y a pas de difficulté pour les bagages enregistrés. Le voiturier les a pris en charge par l'enregistrement. Il s'est engagé à les faire parvenir à destination en bon état et dans le délai voulu. Sa responsabilité est donc de nature contractuelle (1) : elle résulte de l'inexécution des obligations conventionnellement assumées (sauf controverse, qui sera examinée plus loin, pour savoir s'il s'agit d'un contrat de transport de personnes ou d'un contrat de transport de choses), et elle ne peut être écartée que par la preuve d'une *cause étrangère* qui ne soit pas imputable au voiturier : cas fortuit ou de force majeure, vice propre de la chose, faute du voyageur (V. la deuxième partie).

(1) JOUANETON, N° 71 ; JOSSEFAND, N° 960 et 964 ; Marcel ROGER, N°s 205 *in fine*, 206, lettre a et 208, p. 338. Cf. DANJON, III N° 1080 ; RIPERT, II, N° 2002.

II. — BAGAGES A LA MAIN

§ 1^{er}. *Opinion communément admise : responsabilité de nature délictuelle ou quasi-délictuelle.*

21. Toute différente est, dans l'opinion communément admise, la nature de la responsabilité du voiturier pour les bagages à la main.

Ce n'est pas, dit-on, en vertu du contrat de transport que le voyageur est autorisé à prendre et conserver avec lui des colis ou bagages à la main. Il y a là de la part du voiturier une simple tolérance, qui ne saurait faire naître à sa charge aucune obligation de nature contractuelle, car on ne contracte pas sans le savoir et sans donner son consentement : or comment admettre que le voiturier ait consenti à transporter, et à plus forte raison à garantir contre les dommages qui peuvent les atteindre, des objets dont il ignore la nature, le nombre, la valeur, et jusqu'à l'existence, et dont le voyageur s'est constitué lui-même le gardien en les conservant à ses côtés au lieu de les faire enregistrer ? Si donc ces objets viennent à disparaître, sont détruits ou détériorés en cours de route, le voiturier n'encourt aucune responsabilité, à moins qu'une *faute*, au sens des articles 1382 et suivants du Code civil, puisse être relevée à sa charge ou à celle de ses préposés.

Telle est la conception à laquelle se rallient, dans notre droit, la majorité des auteurs et des décisions judiciaires (1) ;

(1) JOUANETON, N^{os} 96 et 97 ; PIOT, §§ III et IV ; AUBRY et RAU, V, § 373, note 14 *sexies* ; LYON-CAEN et RENAUT, III, N^{os} 602 et 800, lettre c ; JOSSE-RAND, N^o 964 ; Marcel ROGER, N^o 206, lettre b ; KOFFLER, *La détermination juridique du contrat de transport*, thèse, Paris, 1930, p. 29 ; THALLER, I, N^o 1189 ; ROGER, N^{os} 391 et 419 ; H. et L. MAZEAUD, I, N^o 162 ; Caen 17 mars 1909 (Cie Ouest c/ Poulet). *Rec. Caen*, 1909.70 ; Nancy, 27 janvier 1931 (Cie Est c/ Potier), B. T. 1931.46 (motifs) ; trib. com. Seine 31 janvier 1904 (Stern Maydieu c/Cie P. L. M.), B. A. 1904.2.132 ; trib. Laval 9 novem-

à l'étranger, nombre de législations (1), et, dans le domaine des transports internationaux, la C. I. V. (art. 15, § 3, et 28, § 2) pour les transports ferroviaires, et la Convention de Varsovie (art. 4, al. 1^{er}, et 22, al. 3) en matière de transports aériens (2).

bre 1904 (Renoux c/ Cie Ouest), *La Loi* 17 novembre ; trib. com. Bordeaux 9 mai 1906 (Nourrit c/ Cie Midi), B. T., 1906.136 ; trib. com. Seine 23 novembre 1923 (Groseille c/ ch. de f. Etat). D. 1924.2.72 ; trib. com. Seine 28 avril 1926 (Coumoul c/ Cie P. O.), *Gaz. Pal.* 1926.2.54 (motifs) ; trib. com. Marseille 17 février 1927, *Dor sup.*, V. 193. Rapp. Paris 14 mars 1933. *Dor sup.*, XI. 278.

(1) *Allemagne*, E. V. O., § 26-5° (cf. C. com., art. 465) : « Le voyageur doit surveiller lui-même les objets qu'il prend avec lui dans la voiture. La responsabilité du chemin de fer n'est engagée qu'en cas de *faute* à la charge de celui-ci » ; — *loi belge*, art. 18, al. 2 : « L'administration n'encourt, du chef de ces bagages [des bagages à la main] aucune responsabilité, à moins que sa *faute* ne soit établie. » ; — *loi danoise*, § 12-1° : « Le chemin de fer *ne répond point* des objets que les voyageurs emportent avec eux dans les compartiments » ; — *règlement de transport néerlandais*, art. 24-3° : « L'administration du chemin de fer n'est responsable de la perte ou de l'avarie des bagages introduits dans les voitures... que pour autant que la perte ou l'avarie est *imputable à elle-même ou à ses agents*. » ; — *règlement de transport de Suède*, §28-4° : « Le chemin de fer ne répond de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des colis à la main qu'à la condition que la perte totale ou partielle ou l'avarie aient été *causés par sa faute*. » ; — *règlement de transport tchécoslovaque*, art. 26, §3 : « La surveillance des colis à la main que le voyageur prend avec lui incombe au voyageur lui-même. *C'est seulement lorsque le dommage est dû à sa propre faute* que le chemin de fer répond des colis à la main. »

(2) Cf. les déclarations de M. DE Vos, rapporteur à la 2^e Conférence internat. de dr. privé aérien (Procès-verbaux de la Conférence, p. 16) : « Quant aux effets personnels que le voyageur conserve avec lui, ils ne tombent pas sous le régime de la Convention: *le voyageur en a la garde et le risque*. Le régime de responsabilité de la Convention n'est basé que sur le titre de transport. Le bulletin de bagages ne couvrant pas ces effets personnels, le régime prévu ne s'applique pas. Il est entendu cependant que la Convention n'empêche pas l'application du droit commun: si un voyageur a ses vêtements endommagés par la faute du transporteur, *il peut démontrer la faute de celui-ci*. Dans ce cas, une limitation de responsabilité spéciale est prévue. »

22. Conséquences du caractère délictuel de la responsabilité.

1° *Charge de la preuve* dans le procès en responsabilité. Le voyageur qui réclame une indemnité pour perte, avarie ou retard de bagages enregistrés doit établir l'existence du contrat en vertu duquel ces objets ont été transportés, ainsi que celle du fait dommageable : perte, avarie, retard (cf. *infra*, N^{os} 264 et suiv.). De cette démonstration, généralement facile à fournir, la responsabilité du voiturier se dégage, sans que le demandeur ait à faire la preuve d'une faute du voiturier ou des personnes à son service; ou plus exactement, la faute consiste ici dans le seul manquement aux obligations nées du contrat de transport : par le seul fait que ces obligations sont demeurées inexécutées en tout ou en partie, ou ont été exécutées tardivement, le voiturier doit des dommages-intérêts, sauf à lui à administrer la preuve d'un fait libératoire.

Plus lourd est le fardeau de la preuve en cas d'action relative aux bagages à la main : le demandeur devra non seulement justifier de sa propre qualité de voyageur, c'est-à-dire de la conclusion d'un contrat pour le transport de sa propre personne (à défaut duquel l'existence de bagages à la main ne saurait se concevoir), et de la réalité du fait dommageable survenu en cours de route, mais encore démontrer que le dommage est imputable à la faute du voiturier ou de ses préposés, preuve souvent difficile, dont la charge incombe entièrement à celui qui l'invoque, et sans laquelle la responsabilité du voiturier ne peut se trouver engagée.

2° *Etendue de la réparation* due par le voiturier. Elle correspond à l'intégralité du préjudice subi (1). Tout dommage doit être retenu pour la fixation de l'indemnité, pourvu qu'il soit une conséquence directe de la faute du voiturier. Le juge n'a pas à tenir compte, comme dans le transport des

(1) Caen 17 mars 1909, précité (motifs) ; cf. JOSSERAND, N^o 967.

bagages enregistrés, de la disposition de l'article 1150 du Code civil limitant la réparation aux dommages-intérêts que le débiteur a prévus ou pu prévoir lors du contrat, car cette disposition est étrangère à la responsabilité délictuelle (1).

3° *Responsabilité en cas de transports successifs*. Seul le voiturier auquel la perte ou l'avarie est imputable peut être recherché en responsabilité, dans le cas où plusieurs voituriers ont, en vertu d'un contrat unique conclu avec le premier d'entre eux, coopéré successivement au transport du voyageur et des bagages qu'il avait conservés avec lui. La disposition de l'article 99 du Code de commerce, qui institue le premier voiturier garant du parcours total, est évidemment sans application ici : la responsabilité établie par cet article, non seulement ne suppose pas rapportée la preuve de la faute du voiturier, mais subsiste même dans le cas où celui-ci démontre la faute d'un des voituriers subséquents (Cf. *infra*, N^{os} 228 et suiv.)

4° *Compétence*. L'action peut être portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du voiturier (ou du lieu d'un de ses principaux établissements), soit devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit (L. 26 Novembre 1923, complétant art. 59 C. pr. civ.). Par contre, les dispositions de l'article 420 C. Pr. civ. qui attribuent compétence au tribunal « dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée », ainsi qu'à celui « dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué » sont inapplicables, car ce texte suppose un litige né d'un contrat (2).

5° *Prescription de l'action en indemnité*. La prescription abrégée d'un an établie par l'article 108 du Code de com-

(1) Voyez sur ce point : H. et L. MAZEAUD, III, N° 2370 et les auteurs cités (en ce sens) à la note 1.

(2) Sic : JOSSERAND, N° 990 ; Nancy 27 juillet 1926, D. 1927.2.93.

merce en matière d'actions pour avaries, pertes ou retards auxquelles peut donner lieu contre le voiturier *le contrat de transport*, est inopposable aux actions en responsabilité fondées sur un délit ou quasi-délit commis par le voiturier ou ses agents. Seule la prescription trentenaire éteint l'action en pareil cas, sauf application des règles du droit pénal qui lient la durée de l'action civile à celle de l'action publique quand le fait dommageable constitue une infraction (cf. *infra*, N° 307).

§ 2. Responsabilité fondée sur un contrat de dépôt.

A. — Hypothèse du transport maritime.

23. On a parfois proposé de rendre l'armateur responsable des bagages à la main des passagers comme l'hôtelier répond des effets apportés dans l'hôtel par les voyageurs (C. civ., art. 1952 à 1954). Sa responsabilité se trouverait ainsi avoir pour fondement un contrat de dépôt, et même de dépôt nécessaire (1). Elle serait engagée de plein droit en cas de vol ou de dommage des effets du passager, soit que le vol ait été commis ou le dommage causé par les préposés du transporteur, soit qu'il l'ait été par un autre passager ou par une personne quelconque se trouvant à bord du navire (cf. art. 1935, al. 1^{er}). Mais elle serait limitée à 1.000 francs pour les espèces monnayées, valeurs, titres, bijoux et objets précieux de toute nature non déposés réellement entre les mains de l'armateur ou de son représentant (L. 8 Avril 1911, complétant art. 1935 C. civ.) (2), sauf à rede-

(1) Art. 1952 C. civ. : « Les aubergistes ou hôteliers sont responsables, *comme dépositaires*, des effets apportés par le voyageur qui loge chez eux ; le dépôt de ces sortes d'effets doit être regardé comme un *dépôt nécessaire*. »

(2) *Sic* : RIFERT, III, N° 2002 ; Marcel ROGER, N° 208, p. 339. Cf. DANJON, III, N° 1096 *bis*, p. 341.

venir intégrale, conformément à une jurisprudence contestable mais bien établie, si une faute était relevée à la charge du transporteur ou de ses préposés (1).

24. Cette assimilation de l'armateur et de l'hôtelier nous paraît critiquable. Sans doute la situation du passager n'est-elle pas sans analogie, dans une traversée de quelque durée, avec celle du voyageur dans un hôtel. Néanmoins on ne saurait voir dans la convention intervenue, ou à côté d'elle, un contrat d'hôtellerie. Le passager a conclu avec l'armateur un contrat unique dont les clauses ou conditions accessoires peuvent varier, mais dont la nature juridique est déterminée par le but visé par les parties. Or ce but est avant tout de conduire le voyageur à destination : le contrat de passage est un *contrat de transport* (2), et l'on saurait d'autant moins considérer l'armateur comme un hôtelier, quant à la responsabilité des bagages à la main, que sa responsabilité peut et doit, selon nous, être rattachée à ce contrat (cf. *infra*, N° 26 et suiv.).

24^{bis}. L'article 1782 du Code civil, qui assujettit les voituriers par terre et par eau, « pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, *aux mêmes obligations que les aubergistes* », ne saurait utilement être invoqué dans le débat : si la responsabilité du voiturier est identique à celle de l'hôtelier, c'est vis-à-vis des choses qui lui ont été « confiées », c'est-à-dire *au sujet desquelles est intervenu un contrat de transport* (3) ; or il n'en est pas ainsi, dans l'opinion commune, pour les bagages à la main (4).

(1) Cf. pour la responsabilité de l'hôtelier : Paris (1^o Ch.) 5 février 1932, *Gaz. Pal.* 1932.1.631.

(2) Cf. trib. sup. hanséatique 3 mars 1905, *Rev. internat. dr. marit.*, XXI. 635.

(3) Sic : JOUANETON, p. 165.

(4) Même en ce qui concerne les choses qui lui ont été « confiées », le voiturier ne peut invoquer la limitation de responsabilité inscrite dans l'art. 1953, al. 2, C. civ. ; il y a là une disposition de carac-

B. — *Compagnie des wagons-lits.*

25. Si la notion de dépôt, « absorbée » en quelque sorte par celle de transport dans le contrat de passage par mer, ne paraît pas pouvoir fonder la responsabilité de l'armateur quant aux bagages à la main des passagers, il en est autrement, croyons-nous, en matière terrestre, relativement aux objets introduits par les voyageurs dans les voitures de la *Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens*. L'exécution du transport n'est plus ici, comme dans l'hypothèse précédente, l'œuvre d'un seul entrepreneur, avec lequel a été conclu un contrat unique qui ne saurait être qu'un contrat de transport; elle exige le concours simultané de la compagnie des wagons-lits et de la Compagnie du chemin de fer, et donne lieu à deux conventions distinctes comme les attributions de chacune des entreprises participant à l'opération : au chemin de fer incombe le transport proprement dit, qu'il assume par la délivrance d'un billet, et pour lequel il fournit sa voie, le matériel de traction et le personnel nécessaire à la marche du train; quant à la Compagnie des wagons-lits, son rôle consiste, en dehors de certains services accessoires (délivrance des billets, enregistrement des bagages), à fournir aux voyageurs le gîte et le couvert dans des voitures comparables, par leur aménagement et leur organisation intérieure, à de véritables *hôtels roulants* : la convention intervenue entre

tère exceptionnel, qui ne doit pas être étendue à un cas que le législateur n'a certainement pas eu en vue, et auquel ses termes répugnent, car on doit considérer que les objets confiés au voiturier ont été « réellement déposés » entre ses mains, auquel cas la limitation cesse de s'appliquer. En ce sens : JOSSE-RAND, p. 1028, note 4 ; cf. JOUANETON, N° 109 ; BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N° 3575 ; ROGER, p. 339, note 2 ; Nîmes 26 mai 1909, B. A. 1910.2.101 (motifs). Ajoutons que la loi du 31 mai 1924 (art. 43 ; cf. *infra*, N° 190) n'aurait pas eu besoin de limiter la responsabilité du transporteur aérien si cette limitation résultait déjà du droit commun des transports.

elle et ses clients participe essentiellement de la nature du contrat d'hôtellerie, et nous comprendrions que cette Compagnie réponde, comme un hôtelier, de la perte ou des avaries des objets apportés par les voyageurs dans ses voitures (1).

§ 3. *Opinion proposée : responsabilité fondée
sur le contrat de transport.*

26. Cette conception est celle qui, dans l'état actuel de notre droit de la responsabilité du transporteur de personnes, correspond le mieux, selon nous, à l'idée que le transport des bagages est l'accessoire de celui du voyageur et doit comme tel obéir aux mêmes règles : *accessorium sequitur principale*.

Si donc le voiturier était tenu délictuellement du dommage causé à la personne du voyageur, on comprendrait qu'il en fût de même pour les objets que ce voyageur conserve avec lui, et l'opinion commune apparaîtrait en tous points logique et fondée. Mais si l'on reconnaît, avec la jurisprudence et de nombreux auteurs, une origine et une nature contrac-

(1) En ce sens : JOSSERAND, N° 964, p. 1022 ; JOUANETON, N° 98 ; COLIN et CAPITANT, II, p. 655-656 ; Marcel ROGER, N° 206 *in fine*. Cf. THALLER, I, p. 758, note 1. — Quelques auteurs (PIOT, *loc. cit.* ; BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, XXIII, N° 1246) et la jurisprudence regardent au contraire la compagnie des wagons-lits comme un entrepreneur de transports opérant de concert avec la compagnie du chemin de fer, ou même s'y substituant, et dont la responsabilité ne peut être engagée qu'en cas de faute prouvée à sa charge ou à celle de ses préposés. (Voy. les décisions citées par JOSSERAND, p. 986, note 1 ; cf. Cas. civ. 2 décembre 1930, *Ann. ch. de f.*, 1931.1.159, et la note). — Pour nous, qui considérons la responsabilité du voiturier comme contractuelle pour les bagages à la main, l'intérêt de la question concerne surtout l'application de l'art. 1953, al. 2, C. Civ., dont la limitation de responsabilité est étrangère au contrat de transport (V. la note précédente), mais fonctionnerait au profit de la compagnie des wagons-lits considérée comme un hôtelier.

tuelles à la responsabilité des accidents survenus aux personnes transportées (1), il paraît difficile de ne pas admettre la même solution pour les bagages à la main : le voiturier, qui s'est engagé à conduire le voyageur sain et sauf à destination, à le restituer à lui-même tel qu'il l'avait reçu, doit aussi veiller à la conservation des choses qui sont la dépendance et comme le prolongement de la personne du voyageur, et faire en sorte que ces choses se retrouvent intactes à l'arrivée. Ne serait-il pas étonnant qu'à la suite d'un même accident (incendie, naufrage, déraillement, etc...), au cours duquel le voyageur aurait été blessé et ses bagages perdus ou détériorés, le voiturier fût déclaré responsable du dommage causé à la personne du voyageur, mais échappât au paiement d'une indemnité pour les bagages à la main, s'il n'était pas établi que l'accident fût imputable à sa faute ou à celle de ses préposés ? Telle est pourtant la conclusion à laquelle on aboutit nécessairement si l'on assigne un caractère délictuel à la responsabilité du voiturier : ce résultat

(1) Le caractère contractuel de la responsabilité du transporteur de personnes, proclamé par la Cour de cassation dans ses arrêts des 21 novembre 1911, 27 janvier et 21 avril 1913, (D. 1913.1.249, note SARRUT, S. 1912.1.73, 1913.1.177, 1914.1.5, notes LYON-CAEN), n'a pas cessé d'être affirmé depuis lors tant par la Cour suprême que par les Cours d'appel et les tribunaux. Voy. parmi les plus récents arrêts : Civ., 6 décembre 1932, *Gaz. Pal.*, 1933.1.269, S., 1934.1.81 ; Req. 19 juin 1933.2.505, *Ann. ch. de f.*, 1934.1.124 ; Paris (5^e Ch.) 10 janvier 1934, *Gaz. Pal.* 1934.1.620, et 9 mars 1934, D. h. 1934.307 (motifs) ; Colmar, 8 décembre 1934, *Gaz. Pal.*, 17 janvier 1935. — En doctrine, la thèse contractuelle compte aussi de nombreux partisans. Voy. notamment AUBRY et RAU, V., p. 635, texte et note 14 *ter* ; LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 709 ; ROGER, N° 364 ; H. LALOU, *La responsabilité civile*, 2^e édit., N° 452 ; H. et L. MAZEAUD, I. N° 154. *Contra*, c'est-à-dire en faveur de la conception délictuelle : RIPERT, II, N° 1998, et dans le sens d'une responsabilité *objective* du transporteur : JOSSEAND, N° 870 et suiv.,

condamne l'opinion qui voudrait séparer, sur ce point, les bagages à la main de la personne du voyageur (1).

27. En vain objecterait-on que si le voiturier a promis de transporter le voyageur en sécurité, il n'a pu assumer aucune obligation relativement aux bagages à la main, parce qu'il n'a pas pris charge de ces objets, qui sont restés

(1) La jurisprudence a cherché à éviter l'anomalie signalée au texte : cf. un curieux jugement du trib. com. Seine, 25 juin 1913 (Laurent et Lemièrre c/ Cie Est), B. T. 1913.156, qui voit un *contrat de dépôt* dans le fait d'un voyageur abandonnant ses bagages à la suite d'un accident. — On pourrait aussi songer à utiliser ici la notion des *faits fautifs* qui avait été imaginée par la jurisprudence pour atténuer la rigueur du système délictuel en matière de transport de personnes : certains accidents (déraillements, collisions, chute d'un voyageur par la portière en cours de route) portent en eux-mêmes la preuve de la faute du voiturier, qui doit en réparer les conséquences s'il ne démontre par la force majeure ou la faute de la victime. Voy. sur cette jurisprudence : JOSSE-RAND, N^{os} 937 et 938. Ces expédients trahissent l'embarras de la jurisprudence devant les conséquences logiques de son système. — Le *règlement de transport suisse* (§ 21, al. 3), après avoir posé en principe que la perte ou l'avarie du bagage non enregistré ne donne droit à une indemnité qu'en cas de faute du transporteur, ajoute : « *ou dans les cas prévus par la loi sur la responsabilité pour les accidents suivis de mort ou de lésions corporelles* ». Le transporteur est responsable, d'après la loi fédérale du 28 mars 1905, de tout accident survenu au voyageur, sauf force majeure, faute de la victime ou d'un tiers : la même responsabilité existe donc pour les objets perdus ou avariés dans l'accident (cf. le commentaire de la loi in *Annuaire de législ. étrangère*, 1906, p. 351). — Cf. *Cond. et tarifs italiens*, art. 13, § 4 : « Tous les objets que le voyageur introduit ou fait introduire dans les voitures... restent constamment et exclusivement sous sa garde, aussi bien dans les gares que dans les trains ; l'administration ne peut les prendre en dépôt et elle n'en répond en aucun cas. Toutefois, si ces objets sont avariés ou détruits en cours de transport à la suite d'un accident imputable à l'administration, celle-ci paye à l'ayant-droit, quel que soit le contenu des colis, l'indemnité prévue au § 1 et à la lettre a) du § 2 de l'art. 58, calculée sur le poids réel, jusqu'à concurrence du poids maximum admis par le § 1^{er} du présent article [20 kg.] ».

en dehors de la convention intervenue entre lui et le voyageur, et n'ont été introduits dans la voiture que par l'effet d'une complaisance ou d'une tolérance de sa part : le voiturier s'engage en réalité, par la délivrance d'un billet, à transporter en même temps que le voyageur les menus objets que celui-ci juge bon de conserver avec lui ; ces colis ou bagages à la main ont été compris dans le contrat de transport par le seul fait que le voyageur en avait et ne pouvait manquer d'en avoir : cela est nécessaire au voyage et conforme aux habitudes des voyageurs, et « les conventions obligent non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature. » (C. civ., art. 1135). Les règlements qui, en matière de transport par chemin de fer excluent certains objets des voitures (*supra*, N° 18), autorisent par là même les voyageurs à conserver avec eux tous les objets qu'ils ne visent pas (1), et le voiturier lui-même a reconnu ce droit en aménageant ses voitures de telle façon que les voyageurs puissent y prendre place avec leurs valises, sacs de voyage et autres colis qu'il ne leur convient pas de faire enregistrer : ainsi comprend-on que le voiturier

(1) Cela est si vrai que le transport des bagages à la main peut donner lieu à la perception d'une taxe. C'est ainsi que la loi italienne (art. 13, §§ 1 et 2) permet au voyageur de prendre avec lui des objets excédant le poids ou le volume réglementaire, ainsi que de petits animaux, moyennant le paiement de la taxe applicable aux expéditions de bagages. — Aux termes du règlement de transport suisse (§ 21 *in fine*) : « Il peut être permis aux voyageurs de prendre avec eux sur les sièges des voitures des objets de grande valeur, à la condition de payer une indemnité équivalente à la taxe des voyageurs pour le nombre de places occupées. » — En France même, une circulaire ministérielle du 20 août 1857 prétend limiter à 25 kg. le poids maximum des espèces en sacs que les voyageurs peuvent conserver gratuitement avec eux dans les voitures. Il est évident que les bagages à la main ne pourraient être soumis au paiement d'une taxe s'ils restaient en dehors de la convention intervenue entre le voyageur et le voiturier,

tenu par le contrat de « recevoir » le voyageur avec son bagage à la main, soit responsable de l'un et de l'autre dans les mêmes conditions (1).

28. Il est vrai que le voiturier n'a pas pris charge d'une manière expresse des bagages à la main, et qu'il ne sait même pas, en contractant, si le voyageur en sera muni. Aussi le demandeur devra-t-il commencer par établir qu'il avait conservé avec lui les objets pour lesquels il réclame une indemnité, et la difficulté de cette démonstration fera parfois obstacle au succès de la demande (2). Mais il en serait de même si le voyageur agissait délictuellement, car la preuve de l'existence des colis est nécessaire quelle que soit la nature de la responsabilité du voiturier. Rien n'empêche donc, cette preuve une fois faite, de rattacher au contrat de transport la responsabilité de l'événement dommageable survenu en cours de route.

29. En vain prétendrait-on encore que le voiturier n'a certainement pas entendu assumer la garantie de dommages dont il lui a été impossible d'évaluer l'importance éventuelle, aucune indication ne lui ayant été fournie avant le départ sur le contenu des colis, leur valeur, l'usage auquel ils étaient destinés, etc... : l'ignorance du voiturier est la même, toutes

(1) On ne saurait distinguer, avec un jugement du trib. civ. Seine du 29 janvier 1898 (PERDREAU c/ Cie Gle DES VOITURES) D. 1900.2.172, entre les « objets destinés, par leur nature, à être portés nécessairement par le voyageur, soit sur sa personne, soit avec lui », que le voiturier devrait transporter sans dommage, et ceux qui, ne pouvant être considérés comme les « accessoires obligés d'une personne », n'engageraient la responsabilité du voiturier qu'en cas de faute à sa charge ou à celle de ses préposés. Cette distinction est contraire au sens large du mot *bagages* (*supra*, N° 5) ; elle serait d'ailleurs d'une application délicate et fertile en difficultés.

(2) Voy. trib. com. Seine 21 février 1930 (Tchalakidis c/ ch. de f. Etat), *La Loi* 11 septembre.

les fois que l'aspect des colis ne révèle pas leur nature, ou qu'une déclaration *ad valorem* n'a pas été faite lors de la prise en charge des bagages enregistrés, pour lesquels la responsabilité du transporteur est, à n'en pas douter, de nature contractuelle (*supra*, N° 20). En cas d'accident causé au voyageur lui-même, le préjudice varie suivant la situation de fortune, la profession, l'âge, les charges de famille de la victime : aucune de ces circonstances n'a peut-être été connue du voiturier lors de la formation du contrat de transport, et cependant l'action de la victime (ou de ses héritiers) est fondée sur ce contrat. Mais le débiteur n'est tenu, sauf le cas de dol, que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir en contractant (C. civ., art. 1150), et cette disposition, qui vient limiter le montant de la réparation due en cas de perte, avarie ou retard des bagages enregistrés (*infra*, N°s 153 et suiv.), ou d'accident causé à la personne du voyageur, créancier contractuel du voiturier (1), pourrait aussi être invoquée par celui-ci, en cas d'action relative aux bagages à la main, si l'on admet à sa charge une responsabilité contractuelle.

30. Nous croyons donc que le voiturier, quand il délivre un billet au voyageur, ne garantit pas seulement l'intégrité physique, corporelle, de la personne transportée, mais l'intégrité du voyageur tel qu'il entreprend le voyage, avec tout ce qu'il emporte avec lui ou sur lui ; il répond de l'arrivée à bon port des bagages, même « à la main », dont le voyageur s'était fait accompagner, sauf à trouver dans la démonstration d'un cas de force majeure, ou de la faute du voyageur, une cause d'exonération.

30^{bis}. Telle est la conception à laquelle se rallient plusieurs auteurs (2) et quelques décisions judiciaires (3), et qui

(1) Cf. JOSSEMAND, N°s 894 *ter* et 903.

(2) BAUDRY-LACANTINIERE et WAHL, N° 3.560 ; DEMOGUE, *Obliga-*

trouve encore un appui dans les règles admises par le droit romain en matière de transport maritime :

Le *nauta* qui ne restituait pas les choses transportées pouvait, on le sait, être poursuivi au moyen de trois actions

tions, VI, N° 160, et *Rev. trim. dr. civ.*, 1924, p. 381, N° 53 ; VASILIU, *La portée de la responsabilité contractuelle dans le transport de voyageurs*, thèse, Paris, 1925, p. 85-89 ; Alex. VALLIMARESCO, note *Rev. trim. dr. civ.*, 1931, p. 740, N° 7. Comp. en matière de transport maritime : WAHL, *Précis de dr. marit.*, N° 617 ; DANJON, III, N° 1081.

(Note 3 de la page précédente) trib. com. Seine 22 novembre 1923 (dém. Hilaire c/ch. de f. Etat). *Journ. trib. com.*, 1925.180 : en délivrant un billet au voyageur, une Cie de chemins de fer « prend charge non seulement de ce voyageur, mais encore du bagage qu'il est autorisé à garder avec lui, et elle est tenue de transporter ce bagage à destination. » Par suite, faute de justifier d'un cas de force majeure l'exonérant de son obligation, la Cie doit être déclarée responsable de la perte d'un parapluie qu'une voyageuse installée dans un compartiment avait apuyé contre la portière et qui est tombé sur la voie, la portière s'étant brusquement ouverte en cours de route. Cf. une espèce identique : trib. com. Nantes 5 février 1923 (Gendreau c/ ch. de f. Etat), *Rec. Nantes* 1923.1.122. *Addé* : trib. com. Seine 14 janvier 1931 (Lagrillière c/ Cie Est), B. T., 1931.47 : « Attendu que la Cie de l'Est oppose qu'elle doit être exonérée de toute responsabilité [à raison de la perte d'une valise consumée dans l'incendie d'un wagon transportant des voyageurs] en application de l'art. 1147 C. civ. qui prévoit que le débiteur peut se libérer de l'obligation contractuelle qui lui incombe en apportant la preuve que l'inexécution de l'obligation provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, et que l'incendie du wagon étant le fait d'un tiers, elle se trouve dégagée de l'obligation résultant pour elle du *contrat de transport*... ; [mais attendu que] la Cie de l'Est n'établit le fait du tiers qu'elle invoque, et qu'elle ne détruit pas, par suite, la *présomption de responsabilité qui pèse sur elle du fait du contrat de transport*... » ; — Paris (5° Ch.) 13 janvier 1932 (Janssens c/ Registre), *La Semaine Juridique*, 1932.542 : « L'obligation pour le voiturier de conduire sain et sauf à destination le voyageur qu'il transporte à titre onéreux a pour conséquence de mettre à sa charge le dommage causé à ce dernier par la détérioration ou la perte des objets, vêtements et bijoux dont il est normalement porteur, s'il est établi que la détérioration ou la perte sont dûs à l'inexécution du *contrat de transport*. »

prétoriennes *in factum* : les actions *furti* et *damni adversus nautas*, l'action *recepticia* (1).

Par les actions *furti* et *damni adversus nautas*, actions pénales, au double, intransmissibles contre les héritiers de l'armateur, celui-ci répondait du vol ou du dommage de toutes les choses se trouvant à bord du navire, qu'il en eût pris charge ou non, qu'il le sût ou non (2), à moins qu'il n'eût fait avant le départ des réserves (*praedictio*) acceptées par le passager (3).

La responsabilité sanctionnée par l'action *recepticia*, action réipersécutoire, transmissible contre les héritiers, jouait vis-à-vis des choses dont l'armateur avait assumé la garde (*custodia*) ou la garantie (*quod cujus saluum fore recipere*). La promesse de *recipere saluum fore* supposait-elle la remise des colis aux mains du transporteur ? La question est discutée pour le droit classique ; mais à l'époque de Justinien, la *custodia* est devenue une obligation légale du *nauta*, qui répond de plein droit du dommage causé par les membres de l'équipage, et même par les passagers, à toutes les choses qui ont été apportées à bord du navire, et les textes font application de ce principe aux objets que les passagers conservent avec eux, tels que les vêtements et les vivres, et qui doivent être considérés, malgré la gratuité de leur transport, comme les accessoires des marchandises dont le port a été payé (4).

(1) Consulter : Paul HUVELIN, *Etudes d'histoire du droit commercial romain*, p. 120 et suiv.

(2) HUVELIN, *op. cit.*, p. 136.

(3) Voy. DIGESTE, IV, 9, 7, pr. ; HUVELIN, *op. cit.*, p. 151.

(4) « *Ait pretor : quod cujus saluum fore receperint : hoc est quamcumque rem sive mercem receperint : inde apud Vivianum relatum est ad eas quoque res hoc edictum pertinere quae mercibus accederent, veluti vestimenta quibus in navis uterentur et cetera quae ad cottidianum usum habemus.* » (Ulp., lib. 14 *ad et.*, Dig., h. t., 1, 6.) — « *Vivianus dixit etiam ad eas res hoc edictum pertinere quae post impositas merces in navem locatasque inferentur, etsi earum*

SECTION II

Opérations annexes au transport

§ 1^{er}. *Dépôt des bagages à la consigne.*

La nature de cette opération varie suivant que les bagages sont mis à la consigne par le voyageur ou d'office par le voiturier.

31. — 1° Les tarifs de chemins de fer autorisent les voyageurs à remettre leurs bagages à la consigne, soit au départ, avant de les faire enregistrer ou de prendre place dans les voitures (s'il s'agit de bagages qu'ils conservent « à la main »), soit à l'arrivée, après les avoir retirés, s'il y a lieu, des mains du voiturier. Voy. l'article 29 des Conditions d'application des tarifs généraux G. V. (art. 7 de l'arrêté ministériel du 20 Décembre 1924, prorogé par celui du 24 Décembre 1925 et modifié par celui du 21 Août 1931).

Dans un cas comme dans l'autre, la notion de transport est étrangère à l'opération (1) : le voiturier ne reçoit pas les colis pour les faire parvenir d'un point à un autre, mais pour en assurer la garde pendant que le voyageur va prendre son billet, faire une course en ville, etc... ; c'est un contrat de *dépôt* qui est conclu entre les parties et qui sert de fonde-

vectura non debetur, ut vestimentorum, penoris cottidiani, quia haec ipsa ceterarum rerum locationi accedunt. » (PAUL, *lib. 13 ad ed., Dig., h. t., 4, 2*).

(1) Rien n'empêcherait une personne qui n'aurait aucun voyage à effectuer de déposer un colis à la consigne et de le reprendre quelque temps après : l'article 29 des Conditions d'application des tarifs l'admet implicitement qui prévoit un quadruplement de taxe, pour certains objets, au cas où le déposant, au moment du retrait, ne présente pas de billet de place et ne fait pas procéder à leur enregistrement comme bagages.

ment à la responsabilité du voiturier (1), et la perception d'une taxe ne change pas la nature de la convention : bien que l'article 1917 du Code civil présente le dépôt comme un contrat « essentiellement gratuit », on est d'accord pour reconnaître qu'il peut être rétribué, et la loi elle-même l'admet quand elle décide (art. 1928) que la responsabilité du dépositaire doit être appréciée plus sévèrement « s'il a stipulé un salaire » (2).

32. Du fait que le dépôt des bagages à la consigne n'est pas une opération de transport, il résulte :

a) qu'aucune distinction n'est possible, quant à la nature de la responsabilité du voiturier, entre les bagages à la main et les bagages enregistrés ou destinés à l'être. La responsabilité contractuelle de la compagnie, par cela même qu'elle se rattache à une convention de dépôt et non de transport, est susceptible d'entrer en jeu pour les premiers comme pour les seconds. Il semble que cela soit inutile à dire ; cependant les tribunaux ont été appelés à se prononcer sur ce point (3).

b) que la déclaration *ad valorem* prescrite par les tarifs pour le cas où des objets dont la valeur excède 300 (actuellement 1000) francs le kg. sont enregistrés comme bagages, (*infra*, N° 170), est inapplicable lorsque ces mêmes objets sont déposés à la consigne (4).

(1) *Sic* : JOUANETON, N° 95 ; AUBRY et RAU V, § 373, p. 621, note 4 *bis* ; KOFFLER, *op. cit.*, p. 73-74 ; ROGER, N° 418. Les règlements de transport allemand (§ 39, al. 2) et suédois (§ 40, al. 1^{er}) décident de même que le chemin de fer a, pour les objets remis à la consigne, « les obligations d'un dépositaire ».

(2) Cf. AUBRY et RAU, VI, p. 127-128 ; PLANTOL, *Traité élém. de dr. civ.*, 10^e éd., II, N° 2205 ; JOSSERAND, *Cours de dr. civ. positif*, II, N° 1362.

(3) Paris 8 mars 1894 (Cie P. L. M. c/ Koechlin), D. 98.2462, S. 97.2161 ; trib. com. Saint-Etienne 30 mai 1900 (Lévy fils c/ Cie P. L. M.), *La Loi* 24 octobre. En ce sens : JOUANETON, *loc. cit.* ; JOSSERAND, p. 1021, note 2.

(4) Orléans 2 juin 1921 (Cie P. O. c/ Rolland), inédit (motifs).

c) que la fin de non-recevoir et la prescription abrégée établies par le Code de commerce en matière d'actions nées du contrat de transport (*infra*, N^{os} 277 et suiv.) ne sont pas opposables aux actions en responsabilité concernant les bagages déposés à la consigne.

33. Par ailleurs, la responsabilité du voiturier obéit aux règles générales de la responsabilité contractuelle, d'où l'on déduit :

a) que le voiturier est responsable s'il ne restitue pas les colis confiés à sa garde, ou s'il les restitue avariés, ou tardivement (1), sauf à démontrer que l'inexécution de ses obligations (ou le retard) provient d'un fait qui ne lui est pas imputable : force majeure, vice propre de la chose, faute du déposant (2).

Cette solution est méconnue par quelques auteurs. Le dépôt des bagages à la consigne a pour effet, selon ceux-ci, de substituer au régime de la faute présumée celui de la faute prouvée. Le déposant devra « établir une faute du gardien, précise et ayant avec l'avarie un lien étroit. Il ne lui suffira plus d'établir que le dommage est arrivé pendant le temps de garde ; le gardien n'est tenu que des soins d'un bon père de famille. » (3).

(1) La restitution des colis doit avoir lieu dès que le déposant (ou le détenteur du bulletin) la réclame (cf. art. 1944 C. civ. ; Cond. et tarifs italiens, art 14, § 4, al. 2 : « Le retard à la livraison commence dès le moment où les colis déposés sont réclamés, *lorsqu'il n'est pas donné suite immédiatement à cette demande.* »). Si le réclamant ne présente pas le bulletin, la compagnie est fondée à surseoir à la livraison. Le retard subi en pareil cas ne peut donner lieu à des dommages-intérêts : trib. com. Nantes 25 janvier 1910 (Renard c/ Cie d'Orléans), B. A., 1910.2.154.

(2) Cf. JOUANETON, loc. cit. ; trib. com. Seine 21 mars 1919 (Goussé c/ c. de f. Etat), B. T. 1920.14.

(3) BRUNET, DURAND et DE FOURCAULD, N^o 614. Cf. règlement de transport tchécoslovaque, art. 35, § 2 : « *S'il y a faute de sa part*, le chemin de fer est tenu de rembourser le dommage prouvé jusqu'à concurrence du montant de 500 kc. par colis consigné. »

Cette opinion repose sur une évidente confusion. Il est vrai que le dépositaire, tout au moins quand il a reçu une rétribution, doit apporter à la conservation de la chose tous les soins d'un bon père de famille (art. 1137 et 1928 combinés) (1). Mais l'article 1137 a trait uniquement à l'étendue des obligations du débiteur, il répond à cette question : à quoi le débiteur est-il tenu en vertu du contrat ? Ensuite seulement, lorsqu'il est établi que, dans sa matérialité, le fait est contraire à ce que devait accomplir le débiteur, apparaît le problème de la responsabilité, et c'est ici le domaine de l'article 1147 : dans la mesure de son obligation, le débiteur est tenu de réparer le préjudice causé par l'inexécution (ou le retard), et il n'est pour lui qu'un moyen de s'exonérer, c'est de prouver que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne lui est pas imputable (2).

b) que le voiturier n'est tenu, sauf le cas de dol, que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat (C. Civ., art. 1150). En vain soutiendrait-on que le dépositaire, étant tenu de « rendre identiquement la chose même qu'il a reçue » (art. 1932), doit, s'il ne la représente pas, en payer la valeur intégrale, sans qu'il y ait à tenir compte des prévisions qu'il a pu faire en contrac-

(1) Encore la disposition de l'article 1137 est-elle purement supplétive et n'interdit-elle pas aux parties de substituer, à l'obligation générale de prudence et de diligence que ce texte impose au débiteur, une obligation strictement déterminée par le contrat (cf. H. et L. MAZEAUD, I, Nos 661, 671). Il en est précisément ainsi, semble-t-il dans le cas du dépôt des bagages à la consigne : le voiturier ne s'engage pas seulement à faire preuve de prudence et de diligence dans la garde des objets qui lui sont confiés, mais à les restituer au voyageur tels qu'il les a reçus, et à première réquisition. Sa responsabilité est donc engagée par le seul fait qu'il manque à cette obligation.

(2) Cf. PLANIOL et RIPERT, VII, Nos 833 et suiv.

tant (1) : l'article 1150, texte de portée générale en matière contractuelle, gouverne l'évaluation des dommages-intérêts dus par le voiturier au cas de dépôt des bagages à la consigne (2), comme au cas d'un contrat de transport.

34. — 2° Les bagages parvenus à destination et non retirés par le voyageur sont mis d'office à la consigne par le voiturier. Dans ce cas, la livraison n'ayant pas eu lieu, le contrat de transport n'a pas pris fin et continue à régir la responsabilité du voiturier (3).

Le principal intérêt de la question concerne l'application de la fin de non-recevoir de l'article 105 du Code de commerce : s'il y avait substitution d'un contrat de dépôt au contrat de transport, et que l'avarie ou le manquant se fussent produits au cours du transport, le voiturier pourrait, après trois jours de magasinage, opposer cette fin de non-recevoir à l'action, même si le voyageur avait, en prenant livraison, protesté immédiatement et dans les formes légales. Si au contraire le contrat de transport subsiste, malgré l'entrée des colis dans les magasins du voiturier, c'est du jour de la remise effective que courra le délai de la protestation exigée par l'article 105, que les colis aient été livrés dès leur arrivée à destination ou après un séjour à la consigne (4).

(1) *Sic* : trib. com. Saint-Etienne 30 mai 1900, précité (motifs). Cf. trib. civ. Seine 9 juillet 1900 (Royer c/ Cie P. L. M.), *Gaz. trib.* 1910, 1^{er} sem., 2.109.

(2) Orléans 2 juin 1921, précité ; cf. Paris 8 mars 1894, précité ; trib. com. Seine 15 mars (Cabassiers c/ ch. de f. Ouest), *Gaz. Pal.* 94.1. 578.

(3) *Sic* : JOSSERAND, *loc. cit.* ; KOFFLER, *op cit.*, p. 74 ; ROGER, N° 393, p. 611.

(4) ROGER, *loc. cit.*, p. 612.

§ 2. Portage et garde des bagages.

35. Le contrat de transport de personnes impose aux compagnies de chemin de fer l'obligation de mettre des employés à la disposition des voyageurs pour porter leurs bagages de la salle où s'effectue la livraison jusqu'aux voitures désignées par eux (1), et inversement des voitures qui ont amené les voyageurs jusqu'à l'intérieur de la gare.

36. Le portage des bagages fait l'objet d'une réglementation contenue dans l'article 4 de l'arrêté-type sur la police des gares annexé à la circulaire du 25 Septembre 1886, arrêté dont la rédaction a été modifiée à plusieurs reprises, et en dernier lieu par la circulaire du 30 Mai 1934 (2).

Le service des bagages était, d'après le règlement de 1866, exclusivement réservé aux agents du réseau et aux commissionnaires agréés par lui. Le texte actuel est ainsi conçu :

« Dans les gares désignées par le réseau et où un service de porteurs est organisé par ses soins, les commissionnaires et garçons d'hôtel ne sont admis que dans les salles des pas perdus, d'enregistrement et de la livraison des bagages. Il leur est interdit d'y séjourner et de pénétrer sur les quais. Les porteurs autorisés peuvent seuls prendre et porter les bagages des voyageurs à l'intérieur des gares. — Dans les autres gares et stations, les commissionnaires

(1) *Sic* : LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 800-d ; Paris 9 août 1894 (Hugonot c/ Ci Est), D. 98.2.242 (motifs). — Les règlements de transport allemand et autrichien (§ 38) et tchécoslovaque (art. 34) décident de même que dans les gares où le besoin s'en fait sentir, il doit se trouver des commissionnaires chargés de porter, dans l'intérieur de la gare, les bagages et les colis à la main des voyageurs aux endroits désignés par ceux-ci. La responsabilité du chemin de fer relativement aux bagages confiés aux commissionnaires est identique à celle qu'il assume pour les bagages remis au transport.

(2) *Ann. ch. de f.*, 1934.2.81.

et garçons d'hôtel, accompagnant un voyageur, pourront être admis sur les quais à condition, s'il y a lieu, d'être munis d'un ticket de quai; il leur est interdit de stationner sur les quais et d'offrir leurs services à d'autres voyageurs à l'arrivée. — Les conducteurs de véhicules ne pourront quitter ceux-ci pour s'occuper des bagages qu'en se conformant aux dispositions de l'article suivant [qui prescrit les précautions à prendre par les conducteurs de véhicules en stationnement]. »

37. Le règlement de 1866 décidait qu'aucune rétribution ne pouvait être exigée pour le portage des bagages. Cette interdiction, dont le caractère purement théorique était depuis longtemps manifeste, a été supprimée lors de la modification de l'arrêté-type en 1908, et il semble qu'actuellement *l'usage* permette aux porteurs de réclamer la rémunération de leurs services. Tout au moins la compagnie ne saurait-elle prétendre tarifier les pourboires alloués aux porteurs : une telle prétention serait inopérante, car aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue par la compagnie qu'en vertu d'un tarif régulièrement homologué (décret du 11 Novembre 1917, art. 63), qui ne se rencontre pas en l'espèce.

38. Dans beaucoup de gares fonctionne un service spécial de portage des bagages. Les compagnies usent pour l'organiser de différents systèmes (1). Le plus souvent le voyageur ne connaît pas, et il n'a pas à connaître, le mode d'organisation adopté : agents d'exécution d'un service que lui procure le réseau, revêtus d'un uniforme ou d'un brassard aux initiales de la compagnie, ne pouvant pénétrer sur

(1) Voy. la note de M. Pierre VOIRIN sous trib. civ. Seine 5 juillet 1930 (Heymann c/ Thivel), D. 1930.2.189, et cf. sur la nature du contrat qui lie les porteurs à l'entrepreneur du service de portage : trib. civ. Seine 7 décembre 1931 (Thivel c/ Laurin), *Ann. ch. de f.* 1933.1.113, *Gaz. Pal.*, 1932.1.837.

les quais qu'avec l'autorisation des chefs de gare qui les agréent, tenus de se conformer aux prescriptions qui leur sont adressées par celui-ci, les porteurs apparaissent aux yeux du public comme les préposés de la compagnie, qui devient dès lors responsable de leurs faits en qualité de commettant (1).

39. Les fonctions des porteurs se limitent en principe, ainsi que leur nom l'indique, à accompagner les voyageurs en portant leurs bagages. Toute faute commise dans l'accomplissement de cette mission engage leur responsabilité et celle du chemin de fer (2), sans qu'il y ait d'ailleurs lieu de rechercher si le voyageur pouvait ou non se dispenser de recourir aux services d'un de ces agents (3).

40. Les porteurs peuvent aussi se charger de la garde des bagages, soit dans le compartiment où ils les ont placés à la demande du voyageur, soit dans une des salles de la gare pendant que le voyageur va se munir d'un billet, faire enregistrer les colis qu'il ne veut pas conserver avec lui, etc... Leur responsabilité (et celle du voiturier) est alors engagée en vertu d'un contrat de *dépôt*, que certains auteurs qualifient même de *nécessaire*, quand il a été effectué pour permettre au voyageur d'aller prendre son billet (4).

(1) Paris (1^{re} Ch.) 23 mai 1932 (Gagarine c/ ch. de f. Etat), D. h. 1932.369, *Gaz. Pal.* 1932.2.853 (sous-note). Il en résulte que le tribunal de commerce est compétent, par application de l'art. 634-1^o C. com., pour connaître de l'action intentée par un voyageur contre un commissionnaire porteur à raison de la perte d'un bagage confié à sa surveillance (même arrêt).

(2) JOUANETON, N^o 84 ; JOSSERAND, p. 1020, note 5 ; trib. com. Marseille 2 mai 1904 (Taillat c/ Cie P. L. M.), *Rec. Mars.* 1904.1.251. Rapp. Paris 14 mars 1933, *Dor. sup.*, IX 278.

(3) JOUANETON, N^o 85.

(4) Sic : JOUANETON, p. 142 ; BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N^o 3494. Cette qualification est inexacte. Le dépôt nécessaire est, selon l'art. 1949 C. civ., « celui qui a été forcé par quelque accident,

Encore faut-il que le voyageur établisse qu'il a demandé à un employé, et que celui-ci a accepté, de garder les bagages. Faute de faire cette preuve, le voyageur ne peut rendre le chemin de fer responsable de la perte d'un colis disparu du compartiment où il avait été placé par l'agent qu'il avait chargé de l'y porter; cet agent a rempli sa mission en retournant auprès du voyageur et en lui indiquant que sa place est marquée dans telle voiture et tel compartiment, et il n'est pas en faute s'il ne s'est pas acquitté d'une garde qui ne rentrait pas, en l'absence de convention spéciale, dans ses attributions (1).

41. Il peut arriver qu'un préposé du voiturier accepte de porter ou de surveiller les bagages, alors que cette mission est étrangère, ou même incompatible, avec les fonctions auxquelles il est employé. On a prétendu qu'en pareil cas la responsabilité du voiturier disparaissait (2). Cependant, comme il n'est pas possible aux voyageurs de connaître l'étendue exacte des attributions des employés avec lesquels ils se trouvent en rapport, il paraît préférable de décider que la responsabilité du voiturier est engagée,

tel qu'un incendie, une ruine, un pillage, un naufrage ou autre événement imprévu. » Si compréhensifs que soient les termes « accident » et événement imprévu », il paraît difficile de considérer comme tels l'obligation où se trouve une personne qui part en voyage de se munir préalablement d'un billet. La question est d'ailleurs dépourvue d'intérêt pratique : le dépôt nécessaire ne diffère du dépôt volontaire qu'en ce qui concerne la preuve, qui peut être faite par témoin, même au-dessus de 500 francs (art. 1950, modifié par L. 1^{er} avril 1928) ; mais ici, à raison de la commercialité du contrat, la preuve du dépôt, qu'il soit volontaire ou nécessaire, peut être faite par tous les moyens.

(1) Cf. ROGER, N° 419, p. 636 ; Paris 13 novembre 1906 (Brasseur c/ Cie P. O.), D. 1909.2.236 ; trib. civ. Toulouse 17 décembre 1903 (Noguès c/ Cie Midi), B. A. 1904.2.132 ; trib. com. Bordeaux 13 avril 1907 (Price c/ Cie Midi), *La Loi* 25 mai.

(2) *Sic* : AUBRY et RAU, loc. cit. *in fine*.

même dans le cas où les colis ont été confiés à la garde d'agents non qualifiés à cet effet (1).

Il en serait autrement si le voyageur n'ignorait pas, ou ne pouvait pas ignorer, que l'employé auquel il remettait les colis n'agissait pas dans l'exercice de ses fonctions (2).

42. Si le voyageur a, sans avertir aucun employé, simplement déposé ses bagages dans une des salles d'une gare, par exemple la salle d'attente ou la salle des pas perdus, le chemin de fer ne répond pas de leur perte ou des dommages qu'ils subissent (3).

Cependant on décide en général que les compagnies de chemins de fer sont responsables des objets que les voyageurs ont laissés dans la salle des bagages pour aller prendre leurs billets au guichet, effectuant ainsi un *dépôt nécessaire* qui oblige la compagnie à faire surveiller les colis par ses employés, les voyageurs ne pouvant garder leurs bagages avec eux, ni les faire enregistrer sans présentation d'un billet (4).

Mais la compagnie ne devrait aucune indemnité si le voyageur avait commis l'imprudence de déposer les colis

(1) Cf. JOSSERAND, *loc. cit.* ; Aix 17 mai 1900 (Buathier c/ Cie P. L. M.), D. 1901.2.55.

(2) Trib. com. Seine 23 septembre 1919 (Blandin c/ Cie P. L. M.), *Gaz. Pal.* 1920.1.7. Une compagnie de chemins de fer, déclare ce jugement, ne peut être rendue responsable de la perte d'un sac de voyage confié dans le buffet d'une gare à un de ses employés qui en avait sollicité la garde : le demandeur ne pouvait ignorer que l'agent auquel il remettait le colis n'agissait pas dans l'exercice de ses fonctions parce qu' « il n'est pas admissible pour une personne raisonnable que la compagnie ait établi ou toléré, à côté de la consigne officielle, un autre dépôt sans titre, sans emplacement spécial, non tarifé, ne délivrant pas de récépissé, qui ne lui rapporterait absolument rien et qui engagerait néanmoins sa responsabilité. »

(3) Cf. AUBRY et RAU, *loc. cit.* ; trib. Caen 31 décembre 1902 (Laisné des Hayes c/ ch. de f. Ouest), B. A. 1903.2.25.

(4) *Sic* : JOUANETON, *loc. cit.*, p. 143 ; BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N° 3495 ; AUBRY et RAU, *loc. cit.* ; JOSSERAND, *loc. cit.*, et les décisions citées par cet auteur.

sur la banquette des bagages, non seulement pendant le temps strictement nécessaire à la délivrance du billet, mais longtemps avant le départ du train (1).

43. On doit considérer que le chemin de fer prend charge d'un objet oublié par un voyageur dans la salle d'attente d'une gare, lorsque cet objet y est trouvé et recueilli par un employé dans l'exercice de ses fonctions (2) : il y a là un quasi-contrat (art. 1371 C. civ.) qui oblige le voiturier à veiller sur le colis et à répondre de sa perte ou de son vol.



(1) Cf. ROGER, N° 420.

(2) Req. 26 décembre 1911 (Cle du Midi c/ Desprès), *D.*, 1912.1.231, *S.* 1913.1.220. Cf. ROGER, N° 419.

CHAPITRE TROISIEME

Caractère accessoire du transport des bagages

44. Le transport des bagages est l'accessoire de celui d'un voyageur (*supra*, N° 1). Il ne se conçoit pas isolément. Là où il n'y a pas de voyageur, il ne saurait être question de bagages. Or il n'y a pas de voyageur sans un contrat de transport de personnes (1), et — il est à peine besoin de l'ajouter — sans un contrat de transport valable : ainsi l'individu qui, sans être muni d'un billet et sans l'assentiment ou malgré la défense des agents du voiturier, prend place dans un train en partance; celui qui volontairement ou par inattention, ou dans son sommeil, reste dans le train après la gare de destination indiquée sur son billet; celui qui utilise un titre irrégulier (billet périmé ou falsifié, carte d'abonnement prêtée, etc...) ne peut invoquer la qualité de voyageur et se réclamer des obligations qui incombent au voiturier en vertu du contrat de transport (2) (sans préjudice des sanctions pénales auxquelles il s'expose) ; de même la qualification de bagages devrait être refusée aux objets qu'il aurait pu conserver avec lui ou faire enregistrer à l'aide du titre irrégulier dont il était porteur : l'absence

(1) JOSSEMAND, N° 797.

(2) Cf. Montpellier 16 octobre 1913, *Journ. trib. com.*, 1915.607, et 17 mars 1926, *Gaz. Pal.*, Tables 1925-1930, V° com. de transp. voiturier, N° 158 ; Pau 6 mars 1914, S. 1914.2.215 ; Civ. 6 juillet 1925, D. 1925.1.233 (note ROGER), S. 1925.1.278.,

d'un contrat de transport de personnes, ou le vice dont ce contrat est atteint, font obstacle dans tous ces cas et autres semblables à la notion de bagages comme à celle de voyageur (1).

45. La responsabilité *contractuelle* du voiturier ne saurait en conséquence se trouver engagée, soit en cas d'accident survenu au prétendu voyageur (ou de retard), soit en cas de perte ou de détérioration des colis qu'il avait conservés avec lui ou fait enregistrer frauduleusement comme bagages : seule une faute nettement caractérisée du voiturier ou de ses agents, dont la preuve incombe à la victime, pourrait fonder une action en dommages-intérêts (2). Il a même été jugé, à propos de l'accident survenu à une personne qui avait pris place dans une voiture automobile à l'insu du conducteur, que la faute initiale de la victime faisait disparaître la responsabilité du conducteur, celui-ci ne pouvant être considéré comme pénalement ou civilement responsable de celles des conséquences d'un accident qu'il n'a pu ni prévoir ni empêcher par le fait même des personnes qui en ont souffert (3).

46. Le propriétaire ou possesseur des colis ne pourrait pas non plus se prévaloir de la *franchise* accordée par les tarifs à tout *voyageur* dont le bagage ne pèse pas plus de

(1) Mais le transport des bagages, tout au moins celui des bagages enregistrés, est, nous le verrons, une opération distincte du transport du voyageur, et la nullité dont il pourrait être atteint pour des causes qui lui sont propres (Voir *supra*, N° 11, un cas de nullité de contrat de transport des bagages admis par la jurisprudence) serait sans influence sur la validité du contrat principal relatif au transport de la personne.

(2) En ce sens (pour l'accident survenu à un voyageur) : Pau 6 mars 1914, précité (motifs). Cf. Civ. 6 juillet 1925, précité.

(3) Cas. crim. 18 juillet 1929 (Arthur c/ Ollivier), *Gaz. Pal.* 1929.2.618.

30 kg. (art. 8, al. 1^{er}, Cond. applic. tarifs G. V.). La franchise est un avantage qui trouve sa contrepartie nécessaire dans l'acquiescement des taxes afférentes au transport des personnes; aucun contrat n'étant intervenu à cet effet, les prétendus bagages ont été transportés en fait comme des marchandises à grande vitesse, et le voiturier serait en droit d'exiger, à titre d'indemnité, le paiement de la taxe applicable à ce transport.

46 ^{bis}. Il en serait de même au cas où les colis auraient été enregistrés comme bagages au moyen d'une collusion avec un employé du voiturier. On a même cru discerner dans ce fait les éléments constitutifs du délit d'escroquerie exposant l'expéditeur et ses complices, employé et tiers chargé de retirer les colis à l'arrivée, aux peines correctionnelles de l'article 405 du Code pénal (1).

47. Avec les hypothèses que nous venons d'examiner, il faut éviter de confondre celles où une personne, qui n'effectue elle-même aucun voyage, emprunte le billet de place d'un voyageur pour faire enregistrer comme bagages ses propres colis, puis restitue le billet à son titulaire, ou bien prend elle-même un billet pour le revendre après avoir procédé à la formalité de l'enregistrement.

Ces procédés, a-t-on dit, sont illicites. Il n'y a ni voyageur ni bagages, puisque l'expéditeur n'accompagne pas les colis à destination. La compagnie est donc fondée à agir en remboursement des taxes dont elle a été frustrée. La jurisprudence applique même les sanctions pénales de l'article 21 de la loi du 15 Juillet 1845 (2).

48. Nous croyons que c'est mal poser la question. Si l'on admet la cessibilité, *de voyageur à voyageur*, du droit à

(1) *Sic* : JOUANETON, p. 83, lettre d.

(2) Voy. JOSSERAND, N° 949, et, pour les sanctions pénales, N°s 992 et suiv.

la franchise de 30 kg. de bagages (et il faut l'admettre, puisque aucune disposition légale ou réglementaire ne l'interdit) (1), et si l'on permet au voyageur d'éluder, par ce moyen, le paiement de tout ou partie de la taxe afférente aux excédents de bagages ou au transport de marchandises à grande vitesse, on ne voit pas pourquoi il en serait différemment quand le cessionnaire du droit à la franchise n'a pas lui-même la qualité du voyageur et n'effectue à ce titre aucun parcours par chemin de fer. Il y a dans ce cas un voyageur, puisque un contrat a été conclu pour le transport d'une personne et constaté par la délivrance du billet au moyen duquel les colis ont été enregistrés. Ce voyageur n'est pas, il est vrai, la personne qui remet les colis au transport; mais cette circonstance importe peu, car le billet est un titre au porteur, et quiconque le détient avec le consentement du voyageur doit pouvoir faire enregistrer des colis pour la destination inscrite sur le billet, ces colis ne fussent-ils pas ceux de la personne à qui le billet a été délivré : rien ne permet en effet d'exiger chez le voyageur la qualité de propriétaire des objets transportés (2), en sorte que PRIMUS, le voyageur sans bagages, pourrait faire enregistrer comme siens les colis de SECUNDUS, l'intéressé au transport, au lieu de lui prêter momentanément son billet pour qu'il fasse procéder lui-même à l'enregistrement; le procédé serait incontestablement licite, car dès lors qu'on autorise le voyageur à faire enregistrer comme bagages des objets qui ne lui appartiennent pas, on ne distingue évidemment pas suivant que le propriétaire de ces objets voyage ou non ; dès lors ne doit-

(1) En ce sens : JOUANETON, N° 37 : LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 800 ; ROGER, II, N° 468, et note sous trib. simple police Foix 5 avril 1927, D. 1928.2.45 ; trib. simple police Lille 21 avril 1928, *Gaz. Pal.* 1^{er} juillet. *Contra* : JOSSERAND, N° 950, et la jurisprudence citée en note par cet auteur. *Addé* : Chambéry 22 octobre 1925, D. h. 1925.658, B. A. 1926.2.92 ; Agen 21 mars 1929, *Ann. ch. de f.* 1930.1.233.

(2) Cf. *supra*, N° 5 *in fine*.

ou pas considérer comme régulière la combinaison qui, par des voies un peu différentes, au moyen de l'emprunt d'un billet, aboutit en fait au même résultat ? (1)

49. L'enregistrement des bagages est effectué sur la présentation du billet de place du voyageur (art. 12 Cond, applic., tarifs G. V.), ce qui implique la formation *préalable* d'un contrat de transport de personnes.

Mais l'inverse peut aussi se produire. C'est ainsi que dans les grandes gares, il est loisible aux voyageurs de faire procéder, à tout moment de la journée et *sans présentation d'un billet de place*, à l'enregistrement dit *provisoire* de leurs bagages. Le voyageur reçoit en ce cas une *fiche provisoire de pesage*, portant les mêmes mentions que le bulletin de bagages, sauf celle relative à la taxe perçue; il doit au moment du départ se présenter au guichet d'enregistrement, muni de son billet de place, pour faire échanger la fiche provisoire contre un bulletin de bagages et acquitter, s'il y a lieu, la taxe des exédents (2).

50. La jurisprudence refusait, il est vrai, d'admettre que l'enregistrement provisoire réalisât la formation du contrat de transport des bagages; elle y voyait un simple *dépôt* et décidait que le voyageur ne pouvait prétendre à aucuns dommages-intérêts si les colis ne lui étaient pas remis à son arrivée à destination; la compagnie n'était pas tenue — elle n'avait d'ailleurs pas le droit — d'en effectuer le transport, et si, sur la demande du voyageur, elle acceptait de les restituer ailleurs que dans le lieu du dépôt, un délai « normal » devait lui être accordé (3).

(1) *Sic* : ROGER, II, N° 469.

(2) Le voyageur qui, en produisant une fiche de pesage falsifiée, réussit à se soustraire au paiement de la taxe correspondant au poids réel des colis, se rend coupable du délit d'escroquerie: trib. correctionnel de l'Hérault (section de Montpellier) 29 mars 1927 (Cie Midi c/ F...), inédit.

(3) Cf. trib. com. Lyon 13 mars 1922 (Deluoffo c/ Cie P. L. M.),

51. Cette manière de voir est implicitement condamnée aujourd'hui par l'article 13 bis des Conditions d'application des tarifs généraux G. V. (1) : la remise de la fiche provisoire suffit pour l'acheminement des colis à destination ; elle permet au voyageur d'en réclamer la livraison à la gare d'arrivée ; l'enregistrement provisoire réalise donc la formation du contrat de transport des bagages (2).

52. Cependant il n'y a point là de dérogation au caractère nécessairement accessoire du transport des bagages, mais un simple dédoublement d'une opération qui s'effectue d'ordinaire en un seul temps. Si les colis peuvent être remis

B. T. 1923.48 ; trib. com. Seine 9 février 1923 (Ramsay-Robinson c/ ch. de f. Etat), inédit ; trib. civ. Havre 28 octobre 1926 (ch. de f. Etat c/ Pouillacq), *Gaz. Pal.* 1926.2.765.

(1) Cet article est ainsi conçu : « Dans les gares où l'organisation du service d'enregistrement des bagages comporte le système de pesage préalable, avec délivrance d'une fiche provisoire de pesage, le voyageur, après s'être muni de son billet, est tenu de se présenter au guichet d'enregistrement pour échanger la fiche de pesage contre le bulletin d'enregistrement et acquitter la somme dont il est redevable. — Lorsque le voyageur n'aura pas accompli ces formalités, la livraison des bagages à la gare d'arrivée sera effectuée dans les conditions suivantes : 1° si le voyageur réclame ses colis en présentant à la fois son ou ses billets de place et sa fiche provisoire de pesage, ils lui seront remis contre paiement de la taxe calculée en tenant compte de la franchise à laquelle il a droit d'après le nombre et la nature du ou des titres de parcours présentés ; — 2° S'il les réclame en présentant seulement sa fiche provisoire de pesage sans pouvoir produire en même temps son ou ses billets de place, ils ne lui seront délivrés que contre paiement de la taxe prévue par les tarifs en vigueur pour les excédents de bagages, sans tenir compte d'aucune franchise. » — Ces dispositions sont également applicables depuis le 14 juin 1935 (J. O., 14 mai, p. 5170), « au voyageur qui, ayant fait enlever ses bagages à domicile par un entrepreneur accrédité, a négligé de se munir d'un bulletin d'enregistrement à la gare de départ, que la livraison des bagages ait lieu en gare ou à domicile. »

(2) M. ROGER, p. 609, note 1 ; trib. com. Seine 19 février 1930 (Petitdidier c/ Cie P. L. M.), B. T. 1930-70.

au voiturier et transportés comme bagages sans que la personne qui les envoie à destination soit tenue de présenter un billet, les tarifs supposent toujours que cette personne est un *voyageur*, c'est-à-dire qu'un contrat se formera par la suite pour son propre transport; par là l'enregistrement provisoire se distingue de l'expédition des *objets non accompagnés*, qui peut n'être pas précédée de la conclusion d'un contrat de transport de personnes, mais peut aussi ne pas en être suivie (cf. *supra*, N° 3).

53. Le transport des bagages s'effectue en principe entre les mêmes points de départ et de destination que le transport du voyageur (art. 12 Cond. applic. tarifs G. V.). En aucun cas il ne peut commencer en-deça du lieu où le billet a été délivré, ni se prolonger au-delà de la gare de destination inscrite sur ce billet (1). Mais on concevrait qu'un voyageur sans bagages au départ fit enregistrer des colis en cours de route, et cette faculté est prévue par certains tarifs (2); de même les bagages peuvent-ils être enregistrés, dans certains cas, non pour la destination définitive du voyageur, mais pour une gare intermédiaire du parcours (3).

(1) Si en cours de route un voyageur demande à la compagnie de changer la destination des bagages et de les faire parvenir dans une gare située en dehors du parcours auquel lui donne droit son billet, la convention intervenue à cet effet est nulle et ne peut servir de fondement à une action en dommages-intérêts pour retard : trib. com. Seine 16 mars 1926 (Chaussée c/ Cie P. O.), inédit.

(2) Exemple : Art. 10, al 2, des Conditions générales du tarif intérieur V. N° 2 et commun V. N° 102 : « Chaque arrêt des porteurs de billets d'aller et retour *doane lieu à un nouvel enregistrement de leurs bagages*. Toutefois les voyageurs peuvent faire enregistrer leurs bagages pour la gare extrême du parcours d'aller ou de retour ; mais, dans le cas où ils usent de cette faculté, *ils ne peuvent plus, bien entendu, obtenir aucun enregistrement de bagages aux gares intermédiaires.* »

(3) Ainsi le voyageur titulaire d'une carte d'excursion peut faire enregistrer ses bagages « *pour une gare quelconque* située sur l'itiné-

54. Le transport des bagages s'effectue dans le même *délai* que celui du voyageur (cf. *infra*, N° 90).

Il s'effectue en principe, non seulement par le même itinéraire (1), mais par le même train (2).

55. Cependant il ne faut pas exagérer l'étroitesse du lien qui unit le transport des bagages à celui de la personne. La convention intervenue, même si elle est une dans son principe et dans sa formation (ce que nous n'admettons d'ailleurs pas) (3), est en effet divisible dans son exécution, au moins de la part et en faveur du voyageur (4) :

Ainsi les bagages peuvent être acheminés par fer à desti-

naire des coupons d'aller ou de retour ou de sa carte » (art. 11 des Conditions du tarif intérieur V. N. 5 et commun V. N° 105, Titre 1^{er} ; voir aussi art. 6 des Cond. particulières au chapitre 11, Titre II, du même tarif ; art. 12 des cond. du Titre III, etc...). — Cf. règlement de transport de Suède, § 29 : « Conformément aux dispositions ci-après, le voyageur peut remettre des bagages au transport *pour tout ou partie du parcours* auquel son billet lui donne droit. »

(1) JOUANETON, N° 77 ; trib. com. Lyon 29 janvier 1904, *Ann. ch. de f.*, 1904.1 (suppl.), N° 91. C. Allemagne, E. V. O., § 31, al. 1^{er} : « Les bagages sont acheminés par l'itinéraire ou l'un des itinéraires pour lesquels le billet présenté est valable. Sur demande, ils sont également acheminés par une autre route, à condition que l'expédition directe soit possible. »

(2) JOSSERAND, N° 956 ; trib. com. Lyon 15 mars 1904, *Ann. ch. de f.* 1904.1 (suppl.), N° 170 ; trib. com. Boulogne-sur-Mer 2 septembre 1913 (Gérard c/ Cie Nord), B. T. 1914.92 (motifs). Cf. pour les transports publics par automobile, art. 24, al. 2, décr. 25 février 1935 : « Les bagages devront être acheminés en même temps que les voyageurs. » Cf. loi espagnole, art. 107 : « Les bagages devront être transportés par le même train que leurs propriétaires... » ; — Cond. et tarifs italiens, art. 11, § 1^{er} : « Les bagages doivent être disposés de manière à partir par le train pour lequel le voyageur les a remis et être transportés par ce train-là, ainsi que, le cas échéant, par les trains qui correspondent avec celui-ci. »

(3) Cf. *infra* N°s 59 et suiv.

(4) JOSSERAND, N° 950 bis.

nation alors que le voyageur accomplit le parcours en automobile (1) ou par la voie des airs (2).

Ainsi encore il est de pratique courante, en matière de transport par chemin de fer, de charger les bagages dans un train autre que celui du voyageur (3).

Le système de l'enregistrement provisoire (*supra*, N^{os} 49 à 52), ainsi que la faculté reconnue aux voyageurs porteurs de bulletins d'arrêt délivrés conjointement avec des billets d'aller et retour de faire enregistrer directement leurs bagages pour la gare extrême du parcours (art. 10, précité, des Cond. du tarif V. N^o 2 — 102) démontrent également la possibilité de séparer, pour l'exécution du transport, le voyageur des objets qui l'accompagnent, sans que ces objets cessent d'être des bagages au sens propre du mot : il n'est en effet, selon la formule d'un arrêt, ni logiquement ni juridiquement nécessaire qu'un droit accessoire soit exercé dans le même trait de temps que le droit principal auquel il se rapporte, et spécialement en cette matière on ne voit pas pourquoi ce droit accessoire perdrait son caractère parce que le transport du voyageur et celui des bagages, au lieu d'avoir été effectués simultanément, l'auraient été successivement (4).

56. Le voyageur ne serait même pas tenu, après avoir fait enregistrer ses bagages, d'effectuer le parcours en vue duquel il avait pris un billet. Le contrat de transport une fois conclu, le possesseur du billet est libre de renoncer à tout ou partie des droits que lui confère ce billet : il peut

(1) Art. 9 des Cond. gén. du tarif int. V. N^o 5 et commun V. N^o 105, Titre IV (billets d'aller et retour individuels pour voyages combinables en chemin de fer et en autocar).

(2) Voir : Dr Hermann DORING, Transports combinés air-fer, *Rev. gén. de dr. aérien*, 1932.42.

(3) JOSSEERAND, *loc. cit.*

(4) Amiens, 15 novembre 1912 (Noël et Gallon c/ Min. publ.), *B. A.*, 1914.2.218.

renoncer à l'accessoire et voyager sans bagages, ou renoncer au principal, c'est-à-dire à son transport personnel, pour s'en tenir au transport de ses bagages : « Il est bien vrai que le transport des bagages est l'accessoire du transport du voyageur, et que conformément à la règle *accessorium sequitur principale* l'accessoire ne peut pas survivre au principal ; mais il est facile de répondre que le transport des bagages est l'accessoire du contrat même de transport de personnes, et non point de l'exécution pleine et entière de ce contrat. » (1). On se demande d'ailleurs quel intérêt une compagnie de chemins de fer pourrait avoir à exiger que le voyageur utilise le billet qui lui a été délivré pour se faire transporter effectivement à destination : le prix du billet augmenté, le cas échéant, de la taxe des excédents, sera toujours supérieur à la somme qu'elle aurait perçue si les colis avaient été expédiés isolément ; en outre la compagnie économise le poids du voyageur et des bagages à la main, gagne la place qu'ils auraient occupée, et ne s'expose à aucune responsabilité à raison des accidents qui auraient pu survenir en cours de route (2).

57. Il en est ainsi à l'égard des *abonnés* comme de tous les autres voyageurs : le contrat passé entre l'abonné et la compagnie « peut théoriquement se décomposer en un nombre x et égal de voyages et d'enregistrements qui n'est limité que par la possibilité matérielle de les accomplir ; du moment que cette possibilité n'est pas dépassée, la compagnie ne peut pas empêcher l'abonné de renoncer à un voyage qu'il pouvait

(1) JOSSERAND, *loc. cit.* Dans le même sens : ROGER, II, N° 472 ; Paris 23 novembre 1918 ; trib. cor. Boulogne-sur-Mer, 3 juillet 1918, D. 1919.2.2. *Contra* : LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 800-b ; trib. corr. Seine, 7 mai 1910, *Gaz. Pal.* 1910.1.622.

(2) Cf. JOSSERAND, *loc. cit.* ; ROGER, *loc. cit.* ; trib. corr. Boulogne-sur-Mer 3 juillet 1918, précité.

faire ; il ne transgresse pas son droit par le fait qu'il n'en use pas complètement. » (1).

58. Il n'en va pas de même pour les *commissionnaires messagers* : les tarifs leur imposent l'obligation de retirer eux-mêmes leurs bagages à l'arrivée du train, ce qui implique celle d'accomplir le voyage (2), fût-ce autrement que par chemin de fer.

59. Une dernière question doit être examinée : le transport du voyageur et de ses bagages donne-t-il lieu à deux contrats distincts, l'un pour la personne (contrat principal), l'autre pour les bagages (contrat accessoire), ou bien à un unique contrat ayant pour objet principal le transport du voyageur et pour objet accessoire le transport des bagages ?

Il faut distinguer suivant que les bagages ont été enregistrés ou conservés à la main par le voyageur.

I. — BAGAGES ENREGISTRÉS

60. La plupart des auteurs admettent que lorsqu'un voyageur fait enregistrer comme bagages les colis qui l'accompagnent, il se forme un contrat unique ayant pour objet principal la personne du voyageur et qui porte accessoirement sur des choses, les bagages à transporter (3).

En matière de transport maritime, un auteur propose une distinction : « Il n'y a qu'un seul contrat quand le passager n'emporte avec lui que les effets et objets indis-

(1) ROGER, II, N° 474 ; cf. Amiens, 15 novembre 1912, précité. *Contra* : Poitiers 24 février 1905, *Gaz. Pal.* 1905.1.452 ; trib. corr. Boulogne-sur-Mer 3 juillet 1918, précité (motifs).

(2) Cf. ROGER, II, N° 474 bis.

(3) *Sic* : JOUANETON, N° 2 ; LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 703 ; JOSSERAND, p. 1001, note 1 ; KOFFLER, *op. cit.*, p. 28 ; ROGER, N°s 389 et 390.

pensables à son entretien pendant la traversée, et cela même s'il en emporte une quantité dépassant en poids la franchise accordée par les compagnies de navigation... Mais si le passager emporte avec lui une quantité considérable d'objets de toute nature, mobilier, literie, échantillons de marchandises, caisses de comestibles, etc..., on ne peut plus dire qu'il ne fait transporter ces objets qu'accessoirement à sa personne : il y a un véritable affrètement, soumis aux règles spéciales à ce contrat. » (1).

61. Cette distinction doit être rejetée, parce qu'elle est arbitraire (tous les objets peuvent en principe être transportés comme bagages et qualifiés en tant que tels d'accessoires de la personne du voyageur) et de nature à soulever en pratique de nombreuses contestations : quel que soit le mode de transport considéré, quelle que soit la nature et la quantité des objets transportés, nous croyons que deux contrats sont conclus par le voyageur, l'un pour le transport de sa propre personne, l'autre pour le transport de ses bagages (2). Ce second contrat ne peut, il est vrai, se concevoir indépendamment du premier, mais il constitue une opération distincte, douée d'une existence propre, d'une véritable individualité (3) :

(1) Ed. LE ROY, *Du contrat de transport des passagers par mer*, thèse, Paris, 1902, N° 4. Cf. LYON-CAEN et RENAULT, V, N° 831 ; DANJON, III, N° 1069

(2) En ce sens : PIOT, § III ; RIPERT, II, N°s 1967 et 1987 ; Marcel ROGER, N° 205. Cf. les motifs de Pau 13 janvier 1922 (Cassou c/ Cie Midi), *Gaz. Pal.*, 1922.2.254, et les décisions citées *infra*, p. 74 note 1 et 75, note 3.

(3) Le contrat de transport des bagages, contrat original et individualisé, se différencie aussi bien du contrat de transport des personnes, dont il est l'accessoire, que de celui des marchandises, auquel il emprunte par ailleurs de nombreuses règles. En matière maritime notamment, la convention qui intervient pour le transport des bagages entre l'armateur et le passager ne saurait être considérée comme une variété d'affrètement : « Le transport des bagages, contrat nouveau, est né après l'affrètement et s'est développé en dehors

62. — 1° S'il est vrai que le voyageur acquiert, par le paiement du prix de sa place, le droit de faire transporter en même temps que sa propre personne les objets qu'il juge bon d'emporter avec lui, la prise en charge des bagages n'en implique pas moins la formation de « nouveaux engagements » (1), concrétisés dans les formalités de l'*enregistrement*, la délivrance d'un *bulletin* et le paiement d'une *taxe* qui ne se confond pas avec celle payée pour le transport du voyageur (sauf dans le cas où les bagages ont été transportés en franchise, et nous verrons l'argument qu'on a prétendu tirer de là en faveur de la conception que nous combattons).

63. — 2° Le contrat ne se forme pas au même moment pour le voyageur et pour les bagages. En principe, nous le savons (cf. *supra*, N° 49), une convention est d'abord conclue pour le transport de la personne. Mais l'inverse peut aussi se produire (cas de l'*enregistrement provisoire*), et cette interversion de l'ordre habituel des opérations est pour nous aisément concevable : le contrat accessoire peut précéder le contrat principal (2). Mais comment soutenir que les bagages font l'objet accessoire du contrat de transport de personnes, si le voiturier peut les prendre en charge avant que ce contrat ait été conclu ?

Le transport du voyageur et celui des bagages ne se ter-

de l'affrètement ; il n'obéit pas aux règles édictées par le Code de commerce sur le paiement du fret, la contribution aux avaries communes, la suppression du droit de rétention. Il n'est pas soumis aux règles établies par la Convention internationale de 1924, qui ne vise que le transport des marchandises sous connaissance. « (RIPERT, II, N° 1967, précité).

(1) PIOT, *loc. cit.*

(2) Il en est ainsi des *contrats de garantie* (cautionnement, nantissement, hypothèque). Le contrat (pécuniaire) de mariage doit même obligatoirement précéder le mariage (C. civ., art. 1394). Cf. DEMOGUE, *Obligations*, II, N° 919.

minent pas non plus au même moment ni de la même manière : le premier prend fin quand le voyageur a quitté la voiture ou restitué son billet au contrôle ; le second s'achève au moment de la remise des colis au détenteur du bulletin (cf. *infra*, N^{os} 95 et 96).

64. — 3^o La responsabilité du voiturier s'apprécie dans chacun des transports d'après ses règles propres.

Sans doute toute différence de nature a-t-elle disparu depuis qu'il est admis que la responsabilité du voiturier à l'égard des voyageurs dérive du contrat de transport (cf. les arrêts et les auteurs cités *supra*, p. 42, note 1). Mais avant même que cette conception se fit jour dans la jurisprudence, on était unanime à penser que les règles de la responsabilité contractuelle étaient applicables aux bagages enregistrés (1) ; aujourd'hui encore, cela est admis sans difficulté par les auteurs qui rejettent la conception de la jurisprudence quant à la nature de la responsabilité du transporteur de personnes, et il y a là, semble-t-il, un des arguments les plus décisifs en faveur de la dualité des contrats (2) : si le transport du voyageur et des bagages procédait d'une seule et même opération, comment expliquer que la responsabilité du voiturier fût délictuelle à l'égard du premier et contractuelle en ce qui concerne les seconds ? des règles identiques ne doivent-elles pas, dans un même contrat, régir le principal et l'accessoire ? L'antimonie existe s'il n'y a qu'un contrat ; elle disparaît s'il y en a deux : chacun est soumis à ses règles propres, et l'on comprend que le voiturier, tenu de rapporter la preuve d'une « cause

(1) Voy. POUGET, *Du transport par eau et par terre*, Tome II (1859), p. 127, 137 et 623 ; DUVERDY, *Traité du contrat de transport*, 2^e éd. (1874), N^o 51 ; — Cas. civ. 1^{er} Mai 1855, D. 55.1.157, et, sur renvoi, Rouen 27 février 1856, D. 59.5.334 ; Paris 24 novembre 1857, S. 57.2.759, et 17 décembre 1858, D. 59.2.105.

(2) PROT, § IV.

étrangère » pour s'exonérer de la perte ou des avaries des bagages, puisse être exempt de toute responsabilité en cas d'accident survenu au voyageur, si sa faute n'est pas démontrée (1).

65. D'ailleurs, malgré l'identité de nature, des différences peuvent encore être relevées dans les règles applicables à la responsabilité du voiturier pour le voyageur et pour les bagages :

a) La loi du 17 Mars 1905 (loi RABIER), qui prohibe en matière terrestre les clauses d'irresponsabilité pour perte ou avaries des choses transportées, est étrangère, par son texte comme pas les motifs qui l'ont inspirée, au contrat de transport des personnes (2). Le voiturier pourrait donc stipuler qu'il ne répondra pas des accidents survenus aux voyageurs, tout au moins si l'on rattache sa responsabilité au contrat de transport (3). La loi RABIER lui interdit au contraire de s'exonérer conventionnellement de la perte ou des avaries des bagages enregistrés (*infra*, N° 120), et par là le transport des bagages se sépare de celui du voyageur pour s'identifier avec celui des choses : soutiendra-t-on néanmoins que

(1) Cf. trib. civ. Seine 19 novembre 1885 (Cie Gle des Voitures c/ Girault), *La Loi* 5 février 1886 : les colis confiés au conducteur d'une voiture de place et ayant été détériorés en cours de route, le transporteur soutenait que les art. 1784 C. civ. et 103 C. com., qui instituent le voiturier garant de la perte et des avaries des choses transportées, ne pouvaient être invoqués dans le cas où le même contrat avait pour objet le transport simultané du voyageur (à l'égard duquel la responsabilité du voiturier était à cette époque de nature délictuelle) et des choses qui l'accompagnent. Le tribunal écarte cet argument en déclarant que « la simultanéité du transport n'est nullement excluse de l'existence de deux contrats distincts l'un de l'autre par leur objet comme par les obligations qu'ils engendrent. »

(2) En ce sens : JOSSERAND, N° 639 (cf. N° 861 et p. 963, note 6) ; ROGER, N° 228 ; H. et L. MAZEAUD, III, N° 2538. *Contra* : LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 715.

(3) *Sic* : JOSSERAND, N° 917 ; ROGER, N° 230 ; cf. L. 31 mai 1924, art. 42. *Contra* : H. et L. MAZEAUD, III, N° 2530, 2532, 2533.

seul un contrat de transport de personnes a été conclu entre les parties ?

D'autre part si les clauses des cartes d'abonnement ou de circulation à demi-tarif délivrées par les compagnies de chemin de fer, aux termes desquelles l'abonné s'engage à ne réclamer aucune indemnité pour arrêt, retard, changements de service, défaut de place, etc..., échappent à la prohibition de la loi RABIER et doivent, par suite, être reconnues valables (1), la jurisprudence en limite les effets au transport du voyageur et refuse d'en faire application aux bagages (2). N'est-ce pas reconnaître qu'ils font l'objet d'un contrat distinct ? (3).

b) Dans le cas de transport effectué, en vertu d'un contrat unique, par plusieurs voituriers successifs, l'action en responsabilité peut ne pas être exercée contre le même voiturier

(1) Voy. JOSSERAND, N^{os} 860 à 862 et la jurisprudence citée par cet auteur.

(2) trib. com. Roanne 27 novembre 1901, *Ann. ch. de f.* 1902. 1 (suppl.), N^o 87 ; trib. com. Lyon 23 décembre 1902 (Rugger c/ Cie P. L. M.), *La Loi* 28 janvier 1903 ; trib. com. Marmande 27 février 1904, *Ann. ch. de f.* 1904.1 (suppl.), N^o 96 ; trib. com. Albi 27 décembre 1904, *Ann. ch. de f.* 1905. (suppl.), N^o 138 ; trib. com. Bordeaux 30 janvier 1905, *Gaz. trib.*, 1905, Tables du Tome II, V^o chemin de fer, N^o 39. *Contra* (sol. impl.) : trib. com. Seine 24 mai 1905 (Hartog c/ Cie Midl), *Gaz. Pal.* 1905.2.238 ; Toulouse 18 octobre 1905 (Cie P. O. c/ Birch), B. A. 1906.2.96. — Cette solution suppose un retard propre aux bagages (ceux-ci n'ont pu être remis au voyageur dès son arrivée à destination). Si le retard des bagages se confondait avec celui du voyageur, la clause s'appliquerait : Bordeaux, 29 décembre 1913 (Ferrères c/ Cie P. O.), *Gaz. Pal.* 1914.1.212.

(3) *Sic* : trib. com. Roanne 27 novembre 1901, précité. Ce jugement déclare que la clause doit être interprétée restrictivement et ne peut être étendue à d'autres contrats, même considérés comme les annexes ou les accessoires du contrat principal relatif à la circulation personnelle du voyageur. Si celui-ci fait enregistrer des bagages, il intervient un nouveau contrat soumis aux règles du droit commun non modifiées par la convention. Dans le même sens : trib. com. Marmande 27 février 1904, précité.

selon qu'elle est relative au transport du voyageur ou au transport des bagages : alors que, dans le premier cas, seul est responsable le voiturier auquel le dommage est imputable, dans le second, l'action peut toujours être dirigée contre le voiturier avec lequel a été conclu le contrat (*infra*, N° 233).

c) Le juge compétent pour connaître des litiges entre le voiturier et son client peut n'être pas le même suivant qu'il s'agit du voyageur ou des bagages. Dans le premier cas, le juge de paix ne connaît de la demande que si elle n'excède pas le taux de sa compétence générale ordinaire, soit actuellement 4500 francs ; dans le second cas, il peut statuer en premier ressort même au-delà de 4500 francs, jusqu'à 7500 francs (cf. *infra*, N° 245).

d) L'action en responsabilité concernant les bagages enregistrés est soumise à l'application de la fin de non recevoir de l'art. 105 C. com., ainsi qu'à la prescription abrégée de l'article 108 du même Code (*infra*, N°s 281 et 306). Ces deux modes d'extinction sont étrangers aux actions nées du contrat de transport des personnes (1), et par là encore le transport des bagages et celui du voyageur, prétendument confondus dans une même opération, se différencient nettement l'un de l'autre.

66. Les partisans de l'unité du contrat le reconnaissent d'ailleurs. Ainsi l'un d'eux déclare : « Les deux objets du contrat sont d'une nature si différente que les dispositions qui régissent l'un ne cadreraient point avec l'autre. On appliquera donc aux bagages dans une certaine mesure, et notamment en matière de responsabilité, les règles qui concernent les marchandises. » (2). Seulement ces auteurs ne peuvent donner, des différences qu'ils signalent, aucune explication rationnelle, ou bien ils déclarent, ce qui revient au

(1) JOSSEERAND, N° 932 ; ROGER, II, N° 812.

(2) JOUANETON, *loc. cit.*, p. 13. Cf. LYON-CAEN et REAULT, III, N° 703.

même, qu'elles proviennent « de la nature même des choses » (1). Ces différences s'expliquent au contraire aisément si l'on distingue deux contrats : elles sont la conséquence et la preuve de cette dualité.

67. Une objection a cependant été formulée. Le voyageur bénéficie fréquemment, pour le transport de ses bagages, d'une certaine franchise. C'est ainsi qu'en matière de transport par chemin de fer, « tout voyageur dont le bagage ne pèse pas plus de 30 kilogr. n'a à payer, pour le transport de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place. » (art. 8 Cond. applic. tarifs G. V.). Dès lors, dit-on, s'il y avait deux opérations distinctes pour le transport du voyageur et de ses bagages, le contrat indépendant qui se formerait pour les bagages, quand le voyageur n'a pas d'excédent, et par suite ne paie rien pour ceux-ci, deviendrait un contrat à titre gratuit et cesserait par cela même de rentrer dans la catégorie des transports (2).

68. Nous répondrons en premier lieu que la gratuité du transport, à supposer qu'elle fût réelle dans le cas considéré, ne serait nullement exclusive de l'idée de contrat, et même de contrat de transport. Sans doute le Code Civil (art. 1779) considère-t-il le transport comme une variété du louage d'ouvrage, lequel comporte un prix (art. 1710). Mais rien ne permet d'affirmer que le législateur ait entendu faire du paiement d'un prix un élément essentiel du contrat de louage d'ouvrage, ni, par suite, ainsi que le prétendent ces auteurs (3), du contrat de transport : si ce contrat est habituellement conclu moyennant un prix, pourquoi le voiturier ne pourrait-il pas *s'engager* à exécuter un transport sans rémunération aucune, ni en argent ni sous une autre

(1) DANJON, *loc. cit.*

(2) *Sic* : JOSSEERAND, p. 1001, note ; ROGER, N° 389, p. 605.

(3) Cf. JOSSEERAND, N° 103 ; ROGER, N° 11.

forme quelconque, et pourquoi cet engagement ne pourrait-il pas donner naissance à un contrat de transport ? L'exemple du mandat et du dépôt — on l'a justement fait observer (1) — montre qu'un contrat peut être à titre onéreux ou à titre gratuit sans cesser pour cela d'être le même contrat, et il n'y a pas de raison qu'il en soit ici autrement.

68^{bis}. Tout au moins ne saurait-on refuser d'admettre, à côté du contrat de transport prévu et réglementé par la loi, ou contrat de transport à titre onéreux, l'existence d'un contrat de transport à titre gratuit, qui, pour rentrer dans la catégorie des contrats « innommés », voire des contrats dits « de bienfaisance » (art. 1105 C. Civ.), n'en constitue pas moins un contrat proprement dit, ayant force juridique et obligatoire, auquel sont applicables par analogie les règles du contrat de transport à titre onéreux, et distinct du simple « transport gratuit » ou « transport bénévole », accompli par « complaisance », par « courtoisie », qui n'engendre aucune obligation à la charge du transporteur ni aucune responsabilité hors le cas de faute prouvée (2).

Toute la question se ramène en somme à savoir s'il y a ou non obligation pour le voiturier d'opérer le transport (3). Or il n'est pas douteux que cette obligation existe dans le cas du transport des bagages en franchise : même si ce transport était gratuit, il pourrait faire l'objet d'un contrat distinct de celui du voyageur.

69. Mais le transport des bagages en franchise n'est pas un transport gratuit. Sans doute aucune taxe n'est-elle perçue à cette occasion par le voiturier. Mais il est admis aujourd'hui par la doctrine et par la jurisprudence que le transport peut avoir le caractère onéreux, bien qu'aucun prix en argent n'ait été stipulé, soit quand il s'effectue en

(1) P. ESMEIN, note S. 1926.1.249.

(2) Cf. BARAUD, *L'assurance des personnes transportées à titre gratuit*, thèse, Paris, 1933.

(3) ESMEIN, *loc. cit.* ; cf. LALOU, *op. cit.*, N° 468.

contrepartie d'une prestation (qui peut consister notamment dans un service à rendre) fournie par la personne transportée (1), soit encore quand il se rattache à une opération elle-même construite d'après le type onéreux (2), telle :

a) le *contrat d'hôtellerie* : transport des voyageurs et de leurs bagages de la gare à l'hôtel et *vice versa* : le prix de ce transport, quand il n'est pas décompté séparément, est compris dans la rémunération globale stipulée par l'hôtelier.

b) le *contrat de louage de services* ou *contrat de travail* : transport des employés des compagnies de chemins de fer et de certains membres de leur famille en vertu de permis ou cartes gratuites de circulation (3) ; transport d'une artiste par la société qui l'a engagée pour tourner des films (4), etc... Pas plus que dans le cas précédent, le transport ne

(1) Voy. DEMOGUE, *Rev. trim. dr. civ.*, 1927, p. 474, N° 70 ; Maurice PICARD, note *Rev. gén. assur. ter.*, 1932.866 ; Julien MOREAU, *De la responsabilité civile du voiturier de complaisance*, thèse. Rennes, 1928, p. 7 ; BARAUD, *op. cit.*, p. 28-31 et *passim* ; Paris (5° Ch.), 10 janvier 1927 (Meyan c/ Etabl. Hinstin), *Gaz. Trib.* 1927.2.185 ; Montpellier 12 février 1932 (Hérail c/ Merveil), S. 1933.2.66.

(2) Julien MOREAU, *op. cit.*, p. 8 ; BARAUD, *op. cit.*, p. 31-42 ; cf. JOSSERAND, *chron.*, D. h., 1926, p. 21. — Un simple mobile intéressé suffit même, d'après certains auteurs, à conférer au transport le caractère onéreux. *Sic* : JOSSERAND, *op. cit.* ; DEMOGUE, *Rev. trim. dr. civ.*, 1932.766 ; LALOU, *op. cit.*, N° 469 ; cf. Grenoble 2 mai 1932 (Ricou c/ demoiselle Briançon), D. h. 1932.355, *Rev. gén. assur. ter.*, 1932.866. *Contra* : ESMEIN, note S. 1929.1.249-II ; Maurice PICARD, notre précitée ; BARAUD, *op. cit.*, p. 15 et suiv., 48 et suiv. ; Paris 5° Ch.) 3 mai 1929 (Chadefaux c/ Cie d'instal. chauffage central). *Rev. gén. assur. ter.*, 1930.140. Cf. Req 1^{er} mars 1933 (Durand-Barjeaud c/ demoiselle Lanou), *ibid.*, 1933.601 ; Amiens 4 avril 1933 (Saunier c/ Braunstein), *ibid.*, 1933.888.

(3) Civ. 22 février 1926 (Segondy c/ Cie P. O.), *Gaz. Pal.* 1926.1.605 ; Paris (V° Ch.) 29 octobre 1925 (Loret c/ ch. de f. Etat), *Gaz. Pal.* 1926.1.87.

(4) Paris 24 juillet 1929 (Cons. Gueudret c/ Burguet), *Gaz. Pal.* 1929.2.682.

constitue ici une faveur gracieuse pour la personne transportée : il équivaut à un supplément de salaire ou à une indemnité de déplacement.

c) le *contrat de transport lui-même* : transport gratuit par les compagnies de chemins de fer des enfants de moins de trois ans (art. 3, al. 1^{er}, Cond. applic. tarifs G. V.) ; transport en franchise de 30 kilogr. de bagages enregistrés et des bagages à la main (1)... Ici encore la gratuité est purement apparente : le prix du transport de l'enfant est inclus dans celui de la personne qui l'accompagne ; de même le voyageur a-t-il acheté en quelque sorte le bénéfice de la gratuité du transport de ses bagages par le paiement de sa propre place ; elle lui aurait coûté moins cher s'il n'avait point, en traitant pour son transport personnel, acquis le droit de faire enregistrer en franchise 30 kilogr. de bagages et de conserver avec lui, sans supplément, des colis à la main (2).

70. Les partisans de l'unité du contrat le reconnaissent : il est peu vraisemblable, déclarent-ils, qu'en acceptant de transporter en franchise 30 kilogr. de bagages, la compagnie ait entendu faire une libéralité à ses clients ; mieux vaut considérer que la taxe acquittée par le voyageur correspond à son propre transport et à celui de ses bagages jusqu'à concurrence de 30 kilogr., ce qui revient, d'après ces auteurs, à reconnaître l'unité de l'opération contractuelle (3).

71. Cette conclusion ne nous paraît nullement nécessaire. Le fait que le transport emprunte son caractère onéreux à une autre opération elle-même conclue à titre onéreux n'implique pas qu'il vienne s'y intégrer au point de perdre son individualité. La relation nécessaire qui existe entre la convention accessoire et la convention principale suffit

(1) Julien MOREAU, *op. et loc. cit.*

(2) PIOT, *loc. cit.*

(3) *Sic* : JOSSEMERAND, *loc. cit.* ; ROGER, *loc. cit.*

pour que celle-ci communique sa « coloration » onéreuse à celle-là, encore que chacune d'elles conserve son existence distincte.

Ainsi il y a contrat de transport quand un hôtelier conduit ses clients en voiture de la gare à l'hôtel ou *vice versa*, même si aucun prix distinct n'a été stipulé pour ce transport (1).

Le réalisateur d'un film cinématographique, qui s'est engagé à assurer le transport d'une artiste chaque fois que celle-ci tournerait un film hors de sa résidence, est tenu, *en qualité de transporteur*, de réparer les conséquences de l'accident mortel dont cette artiste a été victime (2).

Le concessionnaire de la visite d'une grotte comportant un parcours en barque sur un lac souterrain est responsable, *en vertu du contrat de transport*, du naufrage de cette barque, bien qu'aucun prix distinct n'ait été perçu (3).

Lorsque la femme d'un employé de chemin de fer voyageant avec un permis de circulation est victime d'un accident mortel, ses héritiers peuvent se prévaloir du *contrat de transport*, bien qu'il ne leur soit possible d'invoquer, pour obtenir réparation de la mort de l'employé lui-même, qui se trouvait dans le train pour les besoins de l'exploitation, que de la législation spéciale des accidents de travail (4). Il est évident en effet que le contrat de louage de services qui liait l'employé à la compagnie ne peut servir de support à la responsabilité du voiturier à l'égard de la femme ou de ses héritiers, et ce dernier exemple surtout montre d'une manière indiscutable que le transport peut acquérir le caractère onéreux en se rattachant à un contrat onéreux sans pour cela se confondre avec lui. L'argument présenté à propos de la

(1) Cf. ROGER, N° 65.

(2) Paris 24 juillet 1929, précité.

(3) Grenoble 15 mars 1921 (Cons. Bonhomme et Soc. des grottes de la Balme c/ Aubéry, mandat. de Palot), D. 1922.2.25, note ROUAST.

(4) Agen 20 novembre 1928, statuant sur renvoi de Cas. civ. 22 février 1926, précité, *La Semaine Juridique*, 1929.213.

franchise des bagages manque donc de solidité et n'infirmé pas la conception qui distingue deux contrats.

II. — BAGAGES A LA MAIN

72. La plupart des auteurs limitent expressément ou implicitement le problème de l'unité du contrat au transport des bagages enregistrés : il ne se pose pas pour les objets que les voyageurs conservent avec eux, à l'égard desquels aucun lien contractuel n'existe, d'après ces auteurs, entre le voyageur et le voiturier (1).

Nous avons déjà eu l'occasion de combattre cette opinion et de montrer l'étroite dépendance du transport des bagages à la main par rapport à celui du voyageur. Le voiturier ne peut pas séparer les bagages à la main de la personne du voyageur, avec lequel ils font corps, et quand il accepte de transporter l'un, il accepte par cela même de transporter les autres. Mais aucune convention spéciale n'intervient pour ces colis. Leur transport fait l'objet accessoire d'un contrat unique dont l'objet principal est le transport de la personne ; le voiturier les prend en charge en même temps que le voyageur, sans délivrance d'un titre distinct, sans paiement d'une nouvelle taxe ; ses obligations s'exécutent simultanément ; elles prennent fin de la même manière et au même moment. Enfin les règles du transport de personnes commandent à l'opération dans son ensemble et doivent autant que possible s'étendre du transport principal du voyageur au transport accessoire des objets qu'il conserve avec lui : c'est ainsi que la responsabilité du voiturier pour les bagages à la main a la même nature (*supra*, N° 26) et la même durée (*infra*, N° 96) que dans le transport des personnes ; — que les clauses d'exonération de responsabilité stipulées à raison de la perte ou des avaries de ces objets échappent

(1) *Sic* : PROT, § III, précité.

à la prohibition de la loi RABIER (*infra*, N° 121) ; — que les actions en responsabilité ne sont pas soumises à la fin de non-recevoir de l'art. 105 C. com., non plus qu'à la prescription abrégée de l'art. 108 (*infra*, N^{os} 279 et 307)

DEUXIÈME PARTIE

Domaine de la responsabilité
du voiturier

CHAPITRE PREMIER

Causes et durée de la responsabilité

SECTION I

Causes de responsabilité

73. Le voiturier contracte l'obligation : 1° de veiller à la conservation des bagages, les empêcher de se détériorer et à plus forte raison de se perdre ; 2° de procéder au transport dans le délai voulu.

Trois événements peuvent mettre en jeu sa responsabilité : la *perte* ou *l'avarie* des colis (art. 1784 C. civ., 98 et 103 C. com. ; L. 31 Mai 1924, art. 41), le *retard* dans leur livraison (art. 97 et 104 C. com.).

§ 1^{er}. *Perte.*

74. Il y a perte, dans le sens légal, non seulement quand il est prouvé que les colis ont réellement péri, mais encore toutes les fois que le voiturier n'établit pas qu'il en a fait remise à l'ayant droit (1), encore qu'il ne soit plus possible

(1) Cf. LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 593. Dans un arrêt du 18 décembre 1929 (ch. de f. Etat c/ Sté des Entrepôts Dubuffet), D. 1930.1.94, la Cour de Cassation (ch. des Req) déclare qu'une marchandise ne peut être considérée comme perdue alors qu'il n'est pas justifié qu'elle ait été livrée à un tiers ou que sa restitution soit deve-

de croire à l'existence d'un simple retard (sur la distinction de la perte et du retard, V. *infra*, N^{os} 77 et suiv.). La preuve de la remise incombe au voiturier, étant celle de sa libération (C. civ., art. 1315). Elle s'administre normalement par la production du bulletin de bagages, dont la détention par le voiturier fait présumer que la livraison a eu lieu, mais elle pourrait, à défaut de ce document, être faite par tous les moyens (*infra*, N^o 266).

75. Dans le transport des marchandises, le voiturier ne doit effectuer la livraison qu'entre les mains du destinataire ou de son représentant (mandataire, préposé). Il a le droit et l'obligation de s'assurer de l'identité du réclamant, en sorte que la remise de la marchandise à une personne sans qualité équivant à la perte qui, en pareille matière, et d'après une jurisprudence bien établie, a donc une signification relative et s'apprécie par rapport et en fonction du destinataire (1).

Les bagages au contraire doivent être remis à la personne, personne, quelle qu'elle soit, qui réclame la livraison en produisant le bulletin délivré par la gare de départ (2) ; ce

nue impossible. Cette formule est inacceptable: elle permettrait au voiturier, dans le cas où la chose serait égarée, de suspendre indéfiniment le règlement du dommage, en alléguant qu'il fait des recherches et que les colis ont chance de se retrouver, puisqu'il n'est pas établi qu'ils aient été livrés à un tiers ni que leur restitution soit devenue impossible.

(1) Voy. JOSSERAND, N^o 654-2^o et les arrêts cités.

(2) L'abonné qui a bénéficié d'une franchise de bagages doit présenter sa carte d'abonnement, en outre de son bulletin de bagages, pour prendre ou faire prendre livraison de ses colis, faute de quoi la taxe des excédents est appliquée sur le poids intégral des colis (art. 9, al. 3, des Cond. gén. du tarif intérieur V. N^o 3 et commun V. N^o 103). — Sur les cas exceptionnels où le voiturier est en droit de refuser la délivrance des bagages (saisie-arrêt, saisie conservatoire, droit de rétention), voir : JOSSERAND, N^o 957.

document est un titre au porteur à la présentation duquel le voiturier est tenu de déférer sans avoir à vérifier l'identité et les droits du requérant (1). La responsabilité du voiturier se trouve donc en principe dégagée dès qu'il a remis les bagages en échange du bulletin. Il n'en serait autrement qu'au cas où le voiturier serait entré en possession du bulletin par suite d'un acte frauduleux ou d'une faute, dont la preuve incombe à celui qui l'invoque (2). Mais le voiturier resterait responsable s'il avait remis les colis à une personne non munie du bulletin, sans s'assurer de son identité (3).

76. Lorsque le voiturier ne prouve pas que la livraison a été régulièrement effectuée, la perte des bagages est par cela même établie, à moins cependant que les colis, non réclamés dans les six mois de leur arrivée à destination, aient été vendus par l'administration des domaines conformément au décret du 13 Août 1810 (4), ou encore qu'ils aient subi un simple retard (V. les numéros suivants).

77. *Distinction de la perte et du retard.* Il importe à différents points de vue de distinguer la perte du retard :

(1) *Sic* : JOSSEMERAND, N° 957 ; cf. BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N° 3640 *in fine* ; ROGER, N° 393 ; Bordeaux 9 mars 1896 (Cie d'Orléans c/ Robert), D. 98.2.468 ; Allemagne et Autriche, E. V. O., § 33, al. 1 et 6 ; loi danoise, § 15 ; Cond. et tarifs italiens, art. 11, § 2 ; règlement de transport néerlandais, art. 23 ; suédois, § 32 ; tchécoslovaque, art. 33, §§ 1 et 4 ; C. I. V., art. 21, § 1^{er} ; Convention de Varsovie, art. 4, al. 3, lettre e.

(2) ROGER, *loc. cit.* ; trib. com. Seine 16 janvier 1901 (Stuart c/ Cie Nord), D. 1902.2.314 ; trib. com. Nîmes 10 mars 1909 (Lardet c/ Cie P. L. M.), B. T. 1909.88.

(3) trib. civ. Nice 25 novembre 1909 (de Billing c/ Cie P. L. M.), B. A. 1910.2.154.

(4) Voir sur la procédure du décret du 13 août 1810 : ROGER, N° 323. Les dispositions de ce décret ont été étendues par la loi du 7 mars 1932 aux objets remis à la consigne dans les gares et abandonnés par les déposants.

a) Seule la perte permet au demandeur de réclamer le paiement de la valeur de la chose. En cas de retard, le voyageur doit reprendre les bagages, sauf le cas exceptionnel où la jurisprudence autorise le *laissé pour compte* (*infra*, N^{os} 134 à 136) ;

b) Les clauses d'irresponsabilité, prohibées en matière de transport terrestre (L. 17 Mars 1905, modifiant l'art. 103 C. com.) lorsqu'elles visent la perte ou les avaries, restent valables en cas de retard (*infra*, N^o 124) ;

c) Le point de départ de la prescription diffère selon que l'action est fondée sur la perte ou sur toute autre cause, et notamment sur le retard (*infra*, N^o 311).

78. Aucune règle précise ne permet dans notre droit de tracer la ligne de démarcation entre le retard et la perte. Il est certain que la seule expiration des délais du transport, sans qu'il y ait eu livraison, ne permet pas de considérer les colis comme perdus. C'est au juge qu'il appartient d'apprécier, à défaut de convention ou d'usage, si le temps écoulé depuis le moment où la délivrance aurait dû avoir lieu est assez long pour que la perte soit probable (1).

79. On rencontre en matière de transport maritime, dans les connaissements et billets de passage, une clause qui réserve à l'armateur ou au capitaine un « *délai de tant de mois pour la recherche et la livraison des colis manquants* ». Cette clause était destinée, dans la pensée de ses rédacteurs, à décharger la compagnie du paiement d'une indemnité au cas où, après un retard inférieur au délai prévu, les colis étaient retrouvés et rendus à leur propriétaire. La jurisprudence l'a interprétée différemment, décidant qu'elle n'exonérerait nullement le transporteur de sa responsabilité en cas de retard, mais lui permettait seulement de repousser une

(1) JOUANETON, N^o 73 ; LYON-CAEN et RENAULT, *loc. cit.*

action pour perte formée pendant le cours du délai, les colis ne pouvant être réputés perdus qu'après l'expiration du temps imparti au transporteur pour la recherche des colis manquants (1).

80. Au lieu de s'en remettre au juge du soin de distinguer le retard de la perte, beaucoup de législations étrangères (Allemagne et Autriche, E. V. O., § 36; loi danoise, § 17; Cond. et tarifs italiens, art. 55, § 2, et art. 61; règlement de transport néerlandais, art. 25; suédois, § 33; suisse, §§ 33, 34 et 88 combinés) et la C. I. V. (art. 32) règlent elles-mêmes la question en fixant un délai à l'expiration duquel les colis sont considérés comme perdus, s'ils ne peuvent être mis à la disposition de l'ayant droit (2).

La durée de ce délai varie selon les pays: il est de 3 jours en Suède, de 7 jours en Allemagne et en Autriche, de 8 jours au Danemark et aux Pays-Bas, de 10 jours en Italie, de 14 jours sous le régime de la C. I. V., de 30 jours en Suisse, et court, soit du moment où les bagages auraient dû être délivrés (Danemark, Italie, Pays-Bas, Suisse), soit du jour où la livraison a été réclamée (Allemagne, Autriche, Suède, C. I. V.).

Le voyageur peut, à l'expiration de ce délai, réclamer le paiement de l'indemnité afférente à la perte. Cependant celle-ci est seulement présumée: si les bagages viennent à être retrouvés, le voyageur doit être avisé et peut, dans un délai que ces législations et la C. I. V. fixent à 30 jours, exiger que les colis lui soient remis (3) contre restitution de l'in-

(1) Voy. trib. com. Marseille, 2 juillet 1906 (Lignières c/ Mixte), *Rec. Mars.* 1906.1.323; trib. com. Nantes, 22 septembre 1906 (Lanneluc c/ Cie armoricaine), *Rec. Nantes*, 1907.1.181.

(2) Une action pour perte formée avant l'expiration du délai serait irrecevable, à moins que le fait de la perte ne fût établi.

(3) Il faut, d'après la C. I. V., que les bagages aient été retrouvés dans l'année qui suit la demande de livraison; d'après la loi italienne, ce délai est de 3 mois à dater de l'expiration du délai de livraison.

demnité et sous réserve de tous droits à une indemnité pour retard.

81. On a prétendu (1) que l'introduction de ce système dans notre droit interne (2) serait préjudiciable aux clients du chemin de fer. Le voiturier, assigné en remboursement d'un achat effectué pour remplacer les colis égarés, pourrait, si ceux-ci étaient retrouvés avant l'expiration du délai, soutenir que le demandeur a commis une faute : il aurait dû attendre ou expédier les colis suffisamment à l'avance pour être fixé sur leur sort le jour où il en aurait besoin.

Cette argumentation serait, croyons-nous, pleinement inopérante. La fixation d'un délai à l'expiration duquel les colis sont réputés perdus est destinée à faciliter la distinction de la perte et du retard. Elle n'a nullement pour but, et ne saurait en conséquence avoir pour effet, de modifier les règles du droit commun de la responsabilité en dispensant le voiturier de l'exact accomplissement des obligations mises à sa charge par la convention ou par les règlements.

Quant à la possibilité pour le voyageur d'obtenir le remboursement de ses achats, elle dépend uniquement de la question de savoir si ces achats répondaient ou non à une nécessité (cf. *infra*, N^{os} 144 et suiv.). A cet égard le système de la présomption de perte présente pour le voyageur un incontestable avantage : dès que s'est écoulé le délai fixé, le voyageur peut procéder au remplacement et exiger le paie-

(1) Voir B. T., 1909, p. 181 et suiv.

(2) Ce système a fait une apparition dans notre droit au cours de la dernière guerre sous forme d'une disposition incidente de l'arrêté interministériel du 31 mars 1915 (Cf. *infra*, N^o 189) : aux termes de l'art. 7, le délai dans lequel les réclamations devaient être notifiées au chemin de fer courait, en cas de perte totale, du trentième jour qui suivait l'expiration des délais du transport, *l'intéressé étant en droit, à partir de ce jour, de considérer la non-livraison comme équivalent à la perte totale*.

ment de l'indemnité pour perte ; dans notre droit au contraire le juge pourrait, longtemps après que les bagages auraient dû parvenir à destination, décider que le remplacement a été prématuré.

82. *Distinction de la perte totale et de la perte partielle.*

La perte peut être totale ou partielle ; dans ce dernier cas elle prend le nom de *manquant*.

La perte est totale quand le voiturier est dans l'impossibilité de prouver qu'il a remis au voyageur le ou les colis qu'il s'était engagé à transporter ; elle est partielle quand il ne délivre qu'une partie des bagages ou de leur contenu (1).

Un des intérêts de la distinction concerne l'application de la fin de non-recevoir de l'article 105 du Code de commerce : seules les actions pour perte partielle peuvent se voir opposer cette fin de non-recevoir.

Il importe aussi de faire la distinction quant au point de départ de la prescription de l'article 108 : le délai de cette prescription se compte, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la chose aurait dû être effectuée ; dans tous les autres cas, et notamment dans le cas de perte partielle, du jour où la chose a été remise ou offerte à l'ayant-droit.

83. Le voiturier n'est responsable du manquant que s'il s'est produit au cours du transport, c'est-à-dire postérieurement à la prise en charge et antérieurement à la livraison. Le voiturier est présumé avoir reçu les colis en bon état et au complet s'il n'a pas fait de réserves ; par contre c'est au voyageur à prouver que le dommage est antérieur à la livraison (cf. *infra*, N° 86).

(1) JOUANETON, N° 74 ; Cas. Civ. 10 juillet 1922 (Cie Midi c/ Humeau), *Ann. ch. de f.*, 1923.1.79.

§ 2. *Avarie.*

84. L'avarie est la détérioration de la chose confiée au voiturier (1).

Celui-ci en répond de plein droit, comme de la perte et du retard. Le demandeur n'a pas à prouver la faute du voiturier; c'est à ce dernier à démontrer que l'exécution de ses obligations a été rendu impossible par suite d'un cas de force majeure ou du vice propre de la chose (art. 1784 C. civ. et 103, al. 2, C. com.).

85. Le voiturier doit non seulement, ce qui va de soi, s'abstenir de provoquer lui-même les avaries, mais encore prendre toutes les précautions nécessaires pour les éviter (C. civ., art. 1137). Cependant l'obligation de veiller à la conservation des colis ne s'entend que des soins généraux et ordinaires; le voiturier n'est pas tenu de donner aux objets transportés des soins exceptionnels, incompatibles avec les nécessités du service (2).

86. Le voiturier n'est garant des avaries que si elles sont survenues au cours du transport : celles qui préexistaient à la prise en charge, de même que celles qui se sont produites après la livraison, ne sauraient engager sa responsabilité.

Comment prouver que les avaries sont antérieures à la livraison ? Cette preuve se fait normalement par la vérification contradictoire des colis lors de leur présentation au voyageur; elle pourrait théoriquement, à défaut de véri-

(1) Le mot « avaries » s'emploie en droit maritime dans un sens beaucoup plus large (C. com., art. 397) pour désigner, soit des dommages matériels (*avaries-dommages*), soit des dépenses extraordinaires causées par les risques de mer (*avaries-frais*).

(2) JOUANETON, N° 78.

fication immédiate, être faite par tous les moyens (cf. *infra*, N° 271).

Il sera généralement facile de prouver que les avaries sont postérieures à la prise en charge : le voiturier qui a accepté les colis sans réserve est présumé les avoir reçus en bon état (1), sauf à lui à faire la preuve contraire par tous les moyens (2).

87. Le voiturier qui découvre une avarie au moment où lui sont remis les colis à transporter peut s'en ménager une preuve préconstituée, soit au moyen d'une mention sur le bulletin de bagages (par exemple pour une bicyclette : « pédale faussée » ; pour une malle : « charnière cassée » (3), soit au moyen d'un *bulletin de garantie* contenant une décharge formelle de responsabilité à raison du vice découvert, dont le voyageur se constitue lui-même garant. Ce second procédé est resté licite, depuis la loi du 17 Mars 1905 prohibant les clauses de non-responsabilité, car il tend, non pas à faire disparaître la responsabilité du voiturier, mais à l'inclure dans les limites mêmes que lui assignent le bon sens et l'équité (4).

Bien entendu, le voiturier n'échapperait pas à la responsabilité lui incombant pour d'autres détériorations (5). De même sa responsabilité subsisterait si l'avarie avait une

(1) Trib. com. Toulouse 7 juillet 1919 (Zeberous c/ Cie Midi), B. T. 1920.47.

(2) Cf. JOUANETON, N° 93 ; Cas. Civ. 15 novembre 1897 (Cie franco-algérienne c/ Raymond), B. A., 97.256 ; Civ. 5 février 1934 (Ch. de f. algériens c/ Sadeler), S. 1934.1.150.

(3) Cf. C. I. V., art. 19, § 1^{er} (nouveau) ; règlement de transport tchécoslovaque, art. 32, § 3: « Le chemin de fer n'est pas tenu d'accepter des colis de bagages avariés. S'il le fait cependant, il a le droit de mentionner leur état sur le bulletin de bagages... En acceptant le bulletin de bagages portant une mention de cette espèce, le voyageur reconnaît par ce fait même l'état du bagage. »

(4) Cf. cependant *infra*, p. 122, note 2.

(5) JOUANETON, *loc. cit.*

cause étrangère aux défauts constatés au départ, ou si elle avait été aggravée par la négligence ou le défaut de soins de ses agents.

88. Si le voyageur n'accepte pas les réserves formulées par le voiturier, celui-ci peut refuser les colis. Le voyageur aurait droit de ce chef à une indemnité s'il établissait que les réserves n'étaient pas fondées et pouvaient, en cas de détérioration des colis par le voiturier, constituer un obstacle à la reconnaissance de ses droits (1).

§ 3. Retard.

89. Il y a retard quand le transport n'a pas été effectué dans le délai convenu ou fixé par l'usage (2).

Il appartient au juge, à défaut de convention ou d'usage, d'apprécier d'après les circonstances de la cause si la durée du transport a été excessive (3).

90. Les délais peuvent aussi être établis à l'avance par l'autorité administrative. En matière de transport par chemin de fer, ils sont fixés par les tarifs. Les délais qui doivent être observés pour le transport des bagages sont ceux des trains de voyageurs : il y a retard du moment que les bagages n'ont pu être mis à la disposition du voyageur (ou plus exactement du détenteur du bulletin) à l'heure régle-

(1) JOUANETON, *loc. cit.*

(2) LYON-CAEN et RENAULT, *loc. cit.*

(3) Cf. à propos de l'art. 19 de la Convention de Varsovie, les déclarations de M. de Vos, rapporteur, à la 2^e Conf. intern. de dr. privé aérien (procès-verbaux de la Conférence, p. 16) : « Le principe de la responsabilité en cas de retard a été maintenu afin que le transporteur ne soit pas libre de remettre la marchandise ou de faire arriver le voyageur selon son bon plaisir. Lorsqu'aucun délai n'a été stipulé, il faut qu'il remplisse ses obligations dans un délai raisonnable. Qu'entend-on par là ? Aucune formule ne peut le déterminer ; il s'agit d'une question d'appréciation de fait à solutionner par le juge. »

mentaire d'arrivée à destination du train qui devait y conduire le voyageur (1), et dans lequel les bagages doivent être chargés (2).

91. Il y a donc retard, non seulement quand l'horaire du train qui transportait le voyageur et ses bagages n'a pas été suivi, mais aussi quand les bagages, au lieu d'être chargés dans le même train que le voyageur, l'ont été dans le train suivant (3) ou s'ils ont été acheminés par un itinéraire différent (fût-il plus court en distance) de celui du voyageur (4), et, dans le cas où le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, s'ils n'ont pas été enregistrés pour la gare à laquelle aboutissait l'itinéraire choisi par le voyageur (5).

91^{bis}. Mais celui-ci serait mal fondé à invoquer l'exis-

(1) C'est à dessein que nous écrivons « devait conduire », et non pas « a conduit » : nous savons en effet que le voyageur n'est pas tenu d'accompagner ses bagages à destination (cf. *supra*, N° 56).

(2) Cf. JOUANETON, N° 75 ; JOSSEMAND, N° 962 ; ROGER, N° 495 ; trib. civ. Tunis 21 mai 1921, *Gaz. Pal.*, Tables, 1920-1925, V° chemins de fer, N° 31 ; trib. com. Auxonne 14 août 1922, *ibid.*, N° 33 ; loi belge, art. 20 : « Les bagages sont délivrés à l'arrivée du train en échange du bulletin. » ; loi danoise, § 15, al. 3 : « Les bagages sont délivrés au porteur du bulletin dès l'arrivée du train à la gare terminus... » V. encore C. I. V., art. 21, § 2 ; règlement de transport allemand, § 33, al. 2 : « Le voyageur est en droit de réclamer la livraison des bagages, après l'expiration du délai de livraison, au bureau de la gare destinataire. Le délai de livraison prend fin aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train pour lequel les bagages ont été enregistrés, le temps nécessaire pour la mise à disposition, ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes, autorités fiscales et autres autorités administratives. »

(3) ROGER, *loc. cit.*

(4) trib. com. Honfleur, 3 novembre 1909 (Ternisien c/ Ouest-Etat), *B. T.*, 1909.193. Cf. trib. com. Lyon, 29 janvier 1904, *Ann. ch. de f.*, 1904.1 (suppl.), N° 91.

(5) trib. com. Seine, 20 octobre 1900 (Serre c/ Cie P. O.), *Gaz. trib.*, 29 novembre.

tence d'un retard si les bagages, présentés trop tard à l'enregistrement, avaient été acheminés par le train suivant (1), car la compagnie aurait pu les refuser (2), sauf au voyageur à requérir l'expédition, à son choix, en grande ou en petite vitesse (art. 13, al. 4, Cond. applic. tarifs G. V.).

De même il n'y a pas légalement retard si les bagages, trop encombrants pour être chargés dans le compartiment-fourgon du train automoteur emprunté par le voyageur, ont dû attendre le départ d'un autre train (3).

Un voyageur ayant indûment pris place dans un train qui ne s'arrêtait pas à la station indiquée sur son billet ne saurait se plaindre que ses bagages n'aient pas suivi par ce train, s'ils ont été expédiés par le premier train en partance pour la gare indiquée sur le billet, où ils sont arrivés à l'heure réglementaire et ont été mis immédiatement à sa disposition (4).

Enfin si les bagages doivent passer d'une compagnie de chemins de fer d'intérêt général à une compagnie de chemins de fer départementaux, les compagnies respectives ont droit aux délais de transmission fixés par l'arrêté préfectoral et ne sont pas en retard tant qu'elles ne les ont pas dépassés, alors même que le voyageur aurait pu prendre personnellement une correspondance plus tôt, et quand bien même il ne s'agirait pas de bagages encombrants ou d'une manutention difficile (5).

(1) trib. com. Versailles, 6 décembre 1899 (Lotin c/ ch. de f. Ouest), *La Loi*, 28 mars 1900 ; trib. com. Limoges, 24 décembre 1930 (Chaulou c/ Cie P. O.), inédit.

(2) *Sic* : trib. Cherbourg, 15 mars 1901 (Laliat c/ ch. de f. Ouest), *La Loi*, 15 mai.

(3) trib. com. Marennes, 17 mai 1930 (Tahra Bey c/ ch. de f. Etat), inédit.

(4) trib. com. Boulogne-sur-Mer, 28 juin 1910 (Baret-Minet c/ Cie Nord), B. T. 1910.185.

(5) ROGER, *loc. cit.* ; Cas. civ., 28 novembre 1921 (ch. de f. Côtes-du-Nord c/ Allain), *Ann. ch. de f.*, 1922.1.94, B. A., 1921.2.188.

92. Le retard prend fin quand les bagages ont été mis à la disposition de l'ayant droit à la gare destinataire, où se termine le contrat de transport (1). Si le voiturier accepte d'en effectuer la livraison dans une autre gare, les délais nécessités par ce nouveau transport n'entrent pas en ligne de compte dans le calcul du retard (2).

SECTION II

Durée de la responsabilité

1° *Bagages enregistrés.*

93. La responsabilité du voiturier ne commence pas seulement avec le transport proprement dit. Elle peut être engagée *contractuellement* (3) dès que les bagages lui ont été remis, à lui ou à l'employé chargé de les recevoir (C. civ., art. 1783 (4)). Le voiturier est à partir de ce moment garant de toute perte ou avarie survenue aux objets à transporter, fût-ce avant la mise en route, dans ses magasins ou au cours des opérations de chargement : toutefois, en matière de transport maritime, il est généralement stipulé au contrat que « les passagers doivent faire charger et décharger leurs bagages et surveiller le chargement et le déchargement, qui se font à leurs frais et à leurs risques, même dans le cas où

(1) trib. civ. Toulouse, 9 décembre 1920 (de Lafage c/ Cie Midi), inédit.

(2) trib. com. Seine, 13 juin 1924 (Saget c/ Cie Midi), inédit.

(3) Il s'agit ici de la responsabilité *née du contrat de transport*. La responsabilité du voiturier peut aussi être engagée contractuellement par l'effet d'un contrat de dépôt, soit avant le transport, soit après son exécution, quand les bagages sont mis à la consigne par le voyageur ou confiés à la garde d'un préposé du voiturier (cf. *supra*, N°s 31 et suiv.)

(4) Cf. JOUANETON, N° 84 ; JOSSE RAND, N° 963 ; KOFFLER, *op. cit.*, p. 73.

les bagages sont déposés sous les hangars de la compagnie et mis à bord par les soins de ses agents. En revanche, si les bagages sont descendus dans les cales, l'arrimage incombe au capitaine. » (1).

94. La prise en charge des bagages s'effectue d'ordinaire par l'enregistrement (2). C'est donc cette opération qui marque en général le point de départ de la responsabilité du voiturier. L'enregistrement dit *provisoire*, qui réalise la formation du contrat de transport des bagages (*supra*, N° 51), produit le même effet.

Cependant l'enregistrement n'est qu'une formalité d'ordre intérieur, un moyen de preuve d'où ne dépend ni l'existence ni la validité du contrat de transport. Son omission n'empêche pas la responsabilité du voiturier de prendre naissance, dès lors que les colis lui ont été remis (3).

95. La responsabilité du voiturier ne prend pas fin par la seule arrivée des bagages à destination, mais par la *livraison*, la remise effective et complète au porteur du bulletin (4).

C'est pourquoi le voiturier reste responsable, en cette qualité, des bagages mis d'office à la consigne (*supra*, N° 34).

Il en est de même d'une compagnie de navigation maritime qui, à l'arrivée du navire à destination, dépose les bagages

(1) RIPERT, II, N° 1987.

(2) Voy. les art. 8 à 13 *bis* Cond. applic. tarifs G. V. ; JOSSERAND, N° 946 et suiv.

(3) Cf. trib. com. Seine 15 septembre 1909 (demoiselle Bretin c/ Cie P. L. M.), B. A. 1910.2.147 (bagage non enregistré faute de temps et remis au fourgon par le chef de train) ; Lyon 4 juin 1901 (Bastid c/ Callet), D. 1902.2.279 (valise placée par le cocher sur l'impériale d'une voiture de place) ; trib. com. Seine 27 novembre 1922 (Dard c/ Seigle), *La Loi*, 29 décembre (colis-bagage placé à ses côtés par le conducteur d'une voiture de place).

(4) ROGER, N° 393 ; KOFFLER, *loc. cit.*

sous les hangars du quai pour procéder à leur reconnaissance (1). Mais si, au cours du débarquement, les bagages subissent une avarie par la faute d'un préposé du transporteur ou par suite d'une défectuosité du matériel, le transporteur peut invoquer la clause limitative de responsabilité du contrat : en vain le passager prétendrait-il que cette clause est inapplicable sous prétexte que le contrat de transport aurait pris fin par l'arrivée du navire à destination (2).

2° Bagages à la main.

96. La responsabilité du voiturier, à laquelle nous avons reconnu un caractère contractuel, commence quand le voyageur s'est confié au voiturier avec ses bagages en entrant dans le véhicule qui doit les transporter (3). Les accidents survenus en prenant place dans le véhicule incombent au voiturier (4).

La responsabilité cesse quand le voyageur a quitté la voiture, les accidents survenus à la descente étant à la charge du transporteur (5).

En matière de transport par chemin de fer, la jurisprudence considère que la responsabilité contractuelle du voiturier entre en jeu dès que le voyageur a pénétré dans les parties non publiques de la gare après avoir franchi le

(1) Aix, 4 mai 1904 (Duplan c/ Cie Nationale), *Rec. Mars.*, 1905.1.231.

(2) Cf. trib. com. Marseille 23 avril 1923 (Jaulin c/Cie Cyprien Fabre), *Dor Sup.*, 1.282.

(3) Cf. LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 709 bis ; ROGER, N° 357 ; Aix, 18 octobre 1933, *Rép. Commaille*, 1934.1, N° 11.557.

(4) Cf. Cas. Req. 5 avril 1933 (Duplessis c/ Cauboue), *D. h.* 1933.265 ; Paris 14 décembre 1915 (Prévôt c/ Cie des bateaux parisiens), *B. A.* 1916.2.247.

(5) Cf. Lyon 12 mars 1921 (Cie P. L. M. c/ Cubisol), *D.* 1922.2.168 ; Colmar, 8 décembre 1934 (ch. de f. Als.-Lor. c/ Meyer), *Gaz. Pal.* 17 janvier 1935 ; trib. com. Saint-Etienne, 21 novembre 1933, *Ann. ch. de f.*, 1934.1 (suppl.) N° 65.

contrôle et dure jusqu'au moment où le voyageur, arrivé à destination, a remis son titre de parcours à l'employé préposé à cet effet (1).

(1) Voy. Paris 16 décembre 1915 (Cie Est c/ Millet), B. A. 1916. 2.245 ; 9 décembre 1931 (Cie Est c/ Langlois), B. T. 1933.57 ; 26 décembre 1932 (Cie Est c/ Pelletat), B. T. 1933.68 ; 9 mars 1934 (dame Lienhart c/ ch. de f. Etat), D. h. 1934.307 (motifs) ; Montpellier 4 décembre 1913 (Cie P. O. c/ Delfieu), B. A. 1915.2.85 ; Lyon 12 mars 1921, précité ; Poitiers 15 avril 1924 (Dagneaux c/ ch. de f. Etat), *Gaz. Pal.*, 1924.2.91 (motifs) ; Dijon, 19 mai 1932 (Mignot c/ Cie P. L. M.), *Ann. ch. de f.*, 1933.1.165 ; Aix, 18 octobre 1933, précité.

CHAPITRE DEUXIEME

Causes d'exonération du voiturier

97. Présumé responsable de la perte, de l'avarie ou du retard, le voiturier peut s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe en démontrant que l'inexécution de ses obligations (ou le retard) provient d'une « cause étrangère qui ne peut lui être imputée » (C. civ., art. 1147).

Trois faits possèdent cette vertu libératoire: 1° le *cas fortuit* et la *force majeure*; 2° le *vice propre* de la chose; 3° la *faute du voyageur*.

Le voiturier peut en outre stipuler qu'il ne répondra pas de l'inaccomplissement des obligations mises à sa charge par le contrat de transport. Ce sont: 4° les *clauses de non-responsabilité*, dont nous aurons à examiner la valeur et les effets.

SECTION I

Cas fortuit et force majeure

98. L'effet libératoire du cas fortuit et de la force majeure, reconnu au profit des débiteurs en général par l'article 1148 du Code civil, est spécialement consacré en faveur du voiturier par les articles 1784 du Code civil, 98 et 103 du Code de commerce pour les cas de perte et d'avaries (V. aussi art. 41, al. 1^{er}, L. 31 Mai 1924), par les articles 97 et 104 du Code de commerce pour le cas de retard.

99. Ce n'est pas ici le lieu de rechercher si les expressions « cas fortuit » et « force majeure » sont synonymes ou bien doivent être distinguées, et si, dans cette dernière hypothèse, l'un et l'autre fait constituent également une cause d'exonération (1). La jurisprudence, se conformant à la tradition et aux textes du Code civil, ne fait aucune distinction entre la force majeure et le cas fortuit; elle emploie indifféremment ces deux termes, soit ensemble, soit séparément, pour désigner tout événement impossible à la fois à prévoir et à surmonter (2) (3). Tels sont: la tempête, l'inondation, la neige, le verglas, un éboulement, la chaleur et le froid excessifs, la grève quand elle est générale et soudaine. Au contraire l'encombrement des locaux du voiturier par suite de l'affluence des voyageurs ou des choses à transporter (4), le vol (à moins qu'il ait été commis à main

(1) Voyez sur cette question : JOSSEMAN, N^{os} 568 et suiv., et la bibliographie, p. 534, note 1.

(2) Voy. Paris 4 février 1927 (Cie Est c/ demoiselle Tournemine), B. T. 1927.34 : « Considérant que les événements dont elle (la compagnie) se prévaut d'une façon générale ne se sont pas produits soudainement et n'ont pas interdit la circulation d'une façon absolue : qu'il n'est pas établi que la perte de cette malle ait été occasionnée par un *fait que le transporteur ne pouvait ni prévoir ni empêcher* ». Cf. Paris 24 février 1916 (Roussel c/ Ciel Est), B. T. 1916.39 : « ...le cas de force majeure s'entend de tous faits ou événements provenant d'une cause étrangère et non imputable au débiteur, qui ont empêché l'exécution complète et régulière de son obligation. »

(3) Il faut que l'obstacle résultant de la force majeure ait rendu l'exécution absolument impossible. Ainsi la jurisprudence a eu maintes fois l'occasion de décider que *l'état de guerre* ne constitue pas par lui-même un cas de force majeure au profit du voiturier : il appartient à celui-ci d'établir dans chaque cas qu'il s'est trouvé par suite de la guerre dans l'impossibilité *absolue* d'accomplir ses obligations. Voy. pour les bagages : Grenoble 8 mars 1916 (Cie P. L. M. c/ Oettinger), B. T. 1916.23 ; Nîmes 26 mai 1916 (Cie P. L. M. c/ Bouvier), et Besançon 12 juillet 1916 (Cie P. L. M. c/ feuillet), B. A. 1917.2.34

armée), l'incendie (1), le mauvais état du matériel, l'insuffisance du personnel, les naufrages (2), déraillements, tamponnements, ne sont pas en général exonératoires pour le voiturier.

100. Conformément aux règles générales sur la preuve, c'est au voiturier qui se prétend libéré malgré l'inexécution à démontrer le cas fortuit ou la force majeure (C. civ., art. 1147 et 1302, al 3).

Ces événements n'exonèrent d'ailleurs le voiturier que s'il est lui-même exempt de faute. Sa responsabilité subsisterait s'il pouvait, par des moyens appropriés, en prévenir ou en conjurer les effets. Ainsi une compagnie de chemins de fer est responsable des avaries causées par un orage aux bagages qu'elle a laissés sur le quai à la descente du train au lieu de les mettre à l'abri sous un hangar (3).

101. *Législations étrangères et Conventions internationales.* Les législations étrangères (Allemagne et Autriche, E. V. O., § 82, al. 1^{er}; loi danoise, § 37; règlement de transport néerlandais, art. 63, al. 1^{er}; suédois, § 80; suisse, § 85; tchécoslovaque, art. 89, § 3) et la C. I. V. (art. 30, § 2, al. 1^{er}) déchargent le voiturier de la responsabilité des pertes et avaries des objets transportés s'il prouve que le dommage pro-

et 57 ; Aix 28 mai 1919 (Cie P. L. M. c/ Capeille), B. A. 1919.2.108 Cf. cependant Montpellier 15 juillet 1915 (Mahuziès c/ Cie P. L. M.) et 16 mars 1916 (Cie Midi c/ Hostabrich), B. T. 1915.66 et 1916.55 ; Paris 24 février 1916, précité.

(note 4 de la page précédente) trib. com. Marseille, 12 novembre 1919 (Chabre c/ Cie P. L. M.), *Rec. Mars.*, 1920.1.105.

(1) trib. com. Seine, 14 janvier 1931 (Lagrillière c/ Cie Est), B. T., 1931.47.

(2) Paris (1^{re} Ch.), 8 janvier 1918 (de Louvencourt c/ Cie Transatl.), B. T., 1918.48 ; Chambre fédérale des appels de Buenos-Ayres, 19 décembre 1934, *Rev. dr. marit. comp.*, XXXI.80.

(3) trib. paix Paris, 5 juillet 1912 (de la Haye c/ Midi), *Gaz. Pal.*, 1913.1.45.

vient d'un cas de force majeure. La loi italienne (art. 53, al. 1^{er}) mentionne le cas fortuit à côté de la force majeure.

En ce qui concerne le retard, le chemin de fer n'encourt aucune responsabilité si l'inobservation des délais provient d'un « événement qu'il n'a pas provoqué et qu'il ne pouvait pas éviter » (loi danoise, § 45 ;cf. règlement de transport de Suède, § 86), de « circonstances particulières indépendantes de sa volonté ou de celle de ses agents » (règlement de transport néerlandais, art. 68, al. 1^{er}), d'une « circonstance indépendante de son fait » (Cond. et tarifs italiens, art. 55, § 1^{er}; cf. règlement de transport suisse, § 94), de « circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier (C. I. V., art. 30, § 3; règlement de transport tchécoslovaque, art. 89, § 5).

La loi belge (art. 4), dans une formule analogue à celle de l'article 1147 de notre Code civil, déclare le voiturier « responsable de l'avarie ou de la perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les accidents proviennent d'une *cause étrangère qui ne peut lui être imputée* ». Aux termes de l'article 3 : « Il répond de l'arrivée dans le délai convenu, des personnes ou des choses à transporter, *sauf les cas fortuits ou de force majeure* ». L'article 34, al. 2, rappelle le même principe en ce qui concerne spécialement les transports par chemin de fer : « Aucune indemnité n'est due, même en cas d'assurance (1), si la perte, l'avarie, le refus ou le retard est la conséquence d'un *cas fortuit*, d'une *force majeure*, ou d'une *cause étrangère qui ne puisse être imputée à l'administration*. » L'alinéa 3 ajoute : « Sera considérée comme un cas de force majeure, en ce qui concerne le refus ou le retard, la circonstance que les transports ont excédé les limites du trafic normal. »

(1) Cette expression désigne la *déclaration d'intérêt à la livraison* (note de l'auteur),

La Convention de Varsovie ne mentionne pas la force majeure parmi les causes d'exonération du transporteur. Mais elle l'affranchit de toute responsabilité à raison des *fautes de navigation* de ses préposés (art. 20, al. 2), ce qui implique *a fortiori* qu'elle admet à son profit l'effet libératoire de la force majeure.

SECTION II

Vice propre de la chose

102. On entend par *vice propre* toute prédisposition de la chose à se détériorer au cours de l'exécution du transport, et procédant soit de sa nature même, soit de défauts dont elle peut être spécialement atteinte (1) : évaporation, oxydation, combustion spontanée, coulage, dessiccation, fermentation, etc...

103. L'*absence* ou l'*insuffisance de l'emballage* devrait logiquement être rattachée à la faute du voyageur, puisqu'en fait elle résulte de cette faute, encore qu'aucun règlement ne prescrive l'emballage des bagages, tout au moins en régime intérieur (2). Cependant la jurisprudence fait de ces éven-

(1) JOSSERAND, N° 608 ; cf. LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 600 ; ROGER, N° 214.

(2) La C. I. V. (art. 19, § 1^{er}) (cf. règlement de transport tchécoslovaque, art. 31, § 1^{er}) autorise le chemin de fer à refuser les bagages dont l'emballage est insuffisant ou le conditionnement défectueux, ou, s'il les accepte, à mentionner leur état sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin portant cette mention est considéré comme preuve que l'état des bagages a été reconnu par lui. Cf. règlement de transport allemand, §29, al. 1^{er} : « Les bagages doivent être correctement préparés en vue de leur transport et doivent notamment... être emballés solidement et d'une manière durable. Si tel n'est pas le cas, ils peuvent être refusés. S'ils sont néanmoins acceptés ou s'ils sont avariés, le chemin de fer aura le droit de mentionner leur état sur le bulletin de bagages. En acceptant le bulletin de bagages portant une mention de cette espèce, le voyageur reconnaît, par ce fait même, l'état du bagage. »

tualités des variantes du vice propre de la chose. Ce point de vue est des plus défendables : la question de l'emballage est intimement liée à celle de la nature de la chose, qui exige d'être d'autant mieux protégée qu'elle est par sa nature plus exposée à se détériorer en cours de route (1).

104. Le voiturier doit rapporter la preuve des circonstances qui constituent le vice propre. Cette faculté lui appartient dans le cas même où il a reçu les colis sans réserves (2).

Il doit en outre établir une relation de cause à effet entre le vice et le dommage. Ainsi une compagnie de chemins de fer est responsable de l'avarie survenue à une malle, si cette avarie ne peut être rattachée d'une manière certaine à la vétusté de la malle, mais provient plutôt d'un choc reçu au cours du transport (3).

De même l'absence ou la défectuosité de l'emballage ne constitue pas nécessairement un vice propre (4). Le juge doit examiner dans chaque espèce si l'objet transporté réclamait un emballage, et s'il existe un lien de cause à effet entre le défaut d'emballage et le dommage. Cette recherche s'impose même si le voiturier a mentionné le défaut d'emballage sur le bulletin de bagages et si le voyageur a accepté cette réserve (5).

105. La loi ne prévoit le vice propre qu'à propos de la perte et des avaries des objets transportés. Cependant cette

(1) Cf. JOSSERAND, *loc. cit.* ; ROGER, N^{os} 213 et 215.

(2) Cf. les arrêts cités p. 95, note 2.

(3) trib. com. Marseille, 21 mars 1912 (Ripert c/ Cie P. L. M.), *Gaz. Pal.*, 1912.1.678

(4) Cf. trib. civ. Seine 6 juillet 1896 (Christal c/ Cie Est), B. A. 97.224 ; trib. com. Tarare, 12 février 1907 (Vesin c/ Cie Saint-Victor-Thisy), B. T., 1907.89.

(5) Cf. Cas. civ. 25 janvier 1898 (Bonne c/ Cie Est), D. 1900.1.150, S. 98.1.361 ; trib. com. Pontoise 30 janvier 1923 (Couzinet c/ Cie Nord), B. T. 1925.105.

cause de libération ne doit pas être restreinte à ces deux cas : si le vice de la chose, se révélant en cours de route, nécessite son débarquement et s'il en résulte un retard dans la livraison, le voiturier pourra refuser toute indemnité. Le vice propre exonère le voiturier quel qu'en soit le résultat : perte totale ou partielle, avarie ou retard (1).

106. *Législations étrangères et C. I. V.* Les législations étrangères déchargent le chemin de fer de la responsabilité des pertes et avaries si elles proviennent du vice propre de la chose. Voy. Allemagne et Autriche, E. V. O., § 82, al. 1^{er}; loi danoise, § 37; Cond. et tarifs italiens, art. 53, § 1^{er}; règlement de transport néerlandais, art. 63, al. 1^{er}; suédois, § 80; suisse, § 85; tchécoslovaque, art. 89, § 3.

Au vice propre est assimilé le « défaut d'emballage » (Pays-Bas) ou un « emballage défectueux non reconnaissable extérieurement » (Allemagne, Autriche, Suède).

107. L'effet libératoire du vice propre est reconnu aussi par l'art. 30, § 2, al. 1^{er}, C. I. V.

L'alinéa 2 (cf. règlement de transport tchécoslovaque, art. 90, § 1^{er}, lettre a) ajoute : « Il [le chemin de fer] n'est pas responsable du dommage résultant de la nature particulière du bagage, d'un vice de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages. »

Cette dernière éventualité ressortit à la faute du voyageur. Les deux premières sont des aspects du vice propre, cause générale d'exonération prévue par l'alinéa 1^{er}. Il importe cependant de les en distinguer. L'alinéa 3 (art. 90, § 3, du règlement de transport tchécoslovaque) dispose en effet : « Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, le dommage a pu résulter d'un risque inhérent, soit à la nature particulière du bagage, soit à un vice de l'emballage, soit au fait qu'il

(1) *Sic* : JOUANETON, N° 88. *Contra* : JOSSEERAND, p. 578, note 2.

contenait des objets dont le transport comme bagages est interdit, il y a présomption qu'il résulte réellement de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas. » D'après le droit commun, le voiturier ne peut s'exonérer qu'en démontrant une relation de cause à effet entre le vice et le dommage. Il lui suffit ici de démontrer la possibilité d'un tel rapport, possibilité qui doit ressortir des circonstances de la cause. Le fardeau de la preuve se trouve ainsi déplacé, et il appartient au demandeur de faire tomber par tous les moyens la *présomption de libération* dont bénéficie le transporteur (1).

SECTION III

Faute du voyageur

§ 1^{er}. *Différents cas de fautes du voyageur.*

108. 1^o *Imprudence*. Les tribunaux ont fréquemment fait état de l'imprudence du voyageur pour refuser de l'indemniser, ou pour réduire le montant de l'indemnité due en cas de perte d'objets que le voyageur avait placés dans ses bagages sans prendre les précautions nécessaires pour les mettre à l'abri de la disparition ou du vol (2).

(1) Cf. les décisions rendues à propos de l'art 31 (art. 28 nouveau) C. I. M. : Req., 18 mai 1925 (ch. de f. Etat c/ Latham et Cie), *Gaz. Pal.*, 1925.2.314 ; Civ. 1^{er} mai 1929 (Garancini c/ Cie P. L. M.), *Gaz. Pal.*, 1929.2.141 ; trib. com. Seine 31 août 1933 (Sté Metagra c/ Cie P. L. M.), *Revue des Transports*, 1933.170 ; trib. com. Seine, 24 novembre 1934 (Bouffard et fils c/ Cie P. L. M.), *B. T.* 1935.47.

(2) trib. com. Havre, 16 décembre 1901 (Noël Denize c/ ch. de f. Ouest), *La Loi*, 23 août 1902 (documents enfermés dans sacoche d'une bicyclette) ; trib. com. Toulouse, 10 janvier 1905 (Soula c/ Cie Midi), *La Loi*, 23 février ; Pau, 16 janvier 1908 (Cie Midi c/ Puyôou), *B. T.*, 1908.133. (paquet mal ficelé) ; trib. civ. Seine 10 juillet 1906 (Madison-

Un auteur voit une faute de nature à atténuer la responsabilité du voiturier dans le fait de remettre aux bagages un colis contenant une somme d'argent disproportionnée avec les besoins du voyage, ou bien des titres, papiers d'affaires ou de famille que leur faible volume permettait au voyageur de conserver avec lui (1).

Enfin certaines décisions, combinant l'idée de faute du voyageur avec une notion d'ailleurs fort contestable de dommage imprévisible (C. civ., art. 1150), réduisent l'indemnité quand l'aspect des colis ne permettait pas de soupçonner leur valeur exceptionnelle (2).

Durand c/ Cie Nord), *B. T.*, 1906.120 (sac de voyage ne fermant pas à clé) ; trib. com. Chateauroux 20 novembre 1920 (Dabin c/ Cie P. O.), inédit (sac en mauvais état).

(1) JOUANETON, N° 105. Cf. trib. com. Poitiers 1^{er} août 1910 (Thi-nault c/ ch. de f. Etat), inédit ; trib. com. Saintes 20 novembre 1919 (Monti c/ ch. de f. Etat), *La Loi*, 17 janvier 1920.

(2) Voy. Paris, 15 juin 1912 (Cie P. L. M. c/ Fréchou), *Ann. ch. de f.*, 1919.1.104 ; Bordeaux, 1^{er} mars 1921 (Cie du Midi c/ Hostain et Goudol) inédit : « Attendu que l'on peut faire grief à la demoiselle H. de n'avoir point pris les précautions indispensables pour que la Cie eût la possibilité de se rendre compte de la valeur exceptionnelle des bagages dont le transport lui était confié, ou tout au moins de la présumer ; — que si l'un d'eux... était susceptible de révéler par son aspect extérieur que son contenu avait de la valeur, il n'en était pas de même des deux autres ; — ...que la Cie, au moment de la prise en charge, ne pouvait prévoir en aucune façon que ces deux colis d'aspect plutôt rudimentaire renfermaient pour 12.000 francs de dentelles... ; — qu'il est de toute évidence qu'il y a eu *faute*, tout au moins *imprudence* ou *négligence* de la part de la demoiselle H. lors de la formation du contrat de transport... ». Cf. trib. civ. Seine, 21 mai 1922 (Abbadie d'Arrast c/ Cie Midi), inédit : « ...en confiant à la Cie, comme simples bagages, des bijoux d'une valeur élevée sans aucune déclaration spéciale et sans que rien ait pu attirer sur le colis qui lui était confié l'attention toute particulière de la compagnie, la demoiselle d'Arrast a commis une *imprudence* indiscutable qui vient atténuer d'autant la responsabilité de la Compagnie... »

109. L'imprudence du voyageur est susceptible aussi d'exclure ou d'atténuer la responsabilité du voiturier pour les bagages à la main, dans l'opinion qui rattache sa responsabilité au contrat de transport (cf, *supra* n^{os} 26 et suiv.) (1).

Ainsi une compagnie de chemins de fer n'est pas responsable de la disparition des colis qu'un voyageur abandonne sans surveillance dans un compartiment, soit avant le départ du train (2), soit pendant un arrêt (3).

(1) La jurisprudence, qui n'admet à la charge du voiturier qu'une responsabilité délictuelle, n'a pas besoin de faire appel à l'idée de faute du voyageur pour exonérer le voiturier : celui-ci ne répond pas des objets qui ne lui ont pas été confiés et à l'égard desquels aucun lien contractuel ne l'unit au voyageur (cf. les décisions citées aux notes 2 et 3 ci-après). Cependant, si le voiturier avait lui-même commis une faute dont la preuve fût rapportée par le demandeur, le juge aurait à rechercher laquelle de ces deux fautes est la cause du dommage, pour en faire supporter l'entière responsabilité à son auteur. Si les deux fautes avaient concouru au dommage, il y aurait lieu de partager la responsabilité.

(2) Cf. trib. civ. Toulouse 17 décembre 1903 (Noguès c/ Cie Midi), B. A. 1904.2.132 ; trib. com. Seine 23 novembre 1923 (Groseille c/ ch. de f. Etat), D. 1924.2.72.

(3) Cf. trib. Laval 9 novembre 1904 (Renoux c/ ch. de f. Ouest), *La Loi*, 17 novembre. Rapp. Paris (4^e Ch.), 13 juillet 1933 (Cie Seine et Rhône c/ Rossigneux), *Gaz. Pal.*, 3 octobre 1933 : l'assureur d'un sac de bijoux transporté comme bagages à la main ne répond pas du vol des bijoux si l'assuré a commis la lourde faute de quitter sa place peu de temps avant un arrêt du train et ne l'a regagnée qu'après une absence prolongée, laissant le sac dangereusement exposé près de la porte ouvrant sur le couloir de passage. — Voy. pour les objets qu'un voyageur laisse dans le train pour se rendre au buffet : trib. com. Seine 28 avril 1926 (Coumoul c/ Cie P. O.), B. T. 1926.135 : aucune faute, déclare ce jugement, ne peut être reprochée au chemin de fer qui a omis de faire l'appel des voyageurs au buffet, car les règlements ne l'y obligent pas (dans le même sens : trib. civ. Céret 16 mai 1905, Monte-Forkis c/ Cie Midi, B. A. 1906.2.169). On pourrait cependant se demander si cette obligation ne résulte pas, soit de l'*usage* (*sic* : trib. paix Charleville, 15 février 1910, Blottières c/ ch. de f. Ardennes, B. T. 1910.57), soit de l'obligation générale qui incombe au voiturier de mettre son client à même d'accomplir norma-

110. 2° *Négligence*. La jurisprudence révèle d'assez nombreux exemples de négligences commises par le voyageur, et qui font, d'après elle, disparaître la responsabilité du voiturier.

Le voyageur qui, s'arrêtant en cours de route, omet de retirer ses bagages et voit la continuation de son voyage retardée par la recherche des colis, ne saurait demander compte au voiturier des conséquences de ce retard : il lui appartenait, s'il ne voulait pas s'embarrasser de ses bagages, de les déposer à la consigne (1).

Si un voyageur de commerce se borne à attendre que ses bagages parviennent à destination, sans faire diligence pour se procurer de nouvelles collections, le voiturier ne lui doit pas réparation de tout le préjudice résultant d'une tournée manquée ; il paiera seulement l'indemnité correspondant au temps nécessaire pour reconstituer la collection (2).

111. Les opérations de l'enregistrement peuvent donner lieu aussi à des négligences fautives de la part du voyageur.

Celui-ci doit s'assurer que les colis placés sur la bascule, et pour lesquels un bulletin lui est délivré, sont bien les siens ; sinon il supportera les conséquences des erreurs possibles (3).

lement le voyage (en ce sens : JOSSERAND, p. 874, note 4 ; cf. trib. com. Beaune 21 avril 1903, Michel c/ Cie P. L. M., B. A. 1903.2.173). Il y aurait alors faute commune du voyageur et de la compagnie entraînant un partage de responsabilité.

(1) trib. com. Abbeville, 9 décembre 1887 (Berthier et Bouteloup c/ Cie Nord), B. A. 1888.23.

(2) trib. civ. Chateaudun, 22 janvier 1919 (Togni c/ Cie P. O.), B. T. 1919.46 ; cf. trib. com. Lyon 19 septembre 1919, B. T. 1920.48.

(3) *Sic* : JOUANETON, N° 90, lettre b ; ROGER, N° 397 ; trib. com. Montpellier, 24 janvier 1911 (Vidal c/ Cie Midi), *La Loi*, 24 février ; trib. com. Seine, 21 novembre 1913 (Carrey c/ ch. de f. Etat), *Gaz. Pal.*, 1914.1.217 ; trib. com. Niort, 13 mai 1914 (Sabourin c/ ch. de f. Etat), inédit.

On a prétendu aussi que le voyageur devait vérifier l'exactitude des mentions du bulletin en ce qui concerne, soit le nom de la gare destinataire (1), soit le nombre et le poids des colis (2), voire même le numéro du train (3).

Mais on ne saurait exiger du voyageur qu'il vérifie la concordance des énonciations du bulletin avec celles qui figurent sur les étiquettes apposées sur les colis par les préposés du voiturier; celui-ci est seul responsable des erreurs d'étiquetage commises par ses employés (4).

112. 3° *Inobservation des règlements.* L'inobservation par le voyageur des prescriptions légales ou réglementaires qui régissent le transport des bagages peut constituer une imprudence ou une négligence qui exonèrent à ce titre le voiturier.

Ainsi une compagnie de chemins de fer n'est pas responsable de la perte d'un tricycle dont le réservoir contenait du pétrole, contrairement aux règlements interdisant le transport des matières explosibles ou inflammables dans les trains de voyageurs, si ce tricycle a été détruit en cours de route par un incendie (5).

(1) trib. com. Chateauroux, 20 novembre 1920 (Dabin c/ Cie P. O.), inédit. *Contra*: trib. com. Angers, 27 janvier 1909 (Pouëzat c/ ch. de f. Oust), *B. T.*, 1909.39; trib. com. Cognac, 4 janvier 1912 (Orgebin c/ ch. de f. Etat), *B. T.*, 1912.51; trib. com. Seine, 26 février 1924 (Baron-Demiaute c/ Cie Nord), *B. T.*, 1924.70.

(2) trib. com. Toulouse, 11 juillet 1912 (Coubania c/ Cie Midi), inédit.

(3) trib. com. Lyon, 4 octobre 1901 (Winphen c/ Cie P. L. M.), inédit; trib. com. Tarbes 17 mai 1904 (Delaurian c/ Cie Midi), inédit; cf. trib. com. Lyon, 8 février 1926, *Ann. ch. de f.*, 1927.1 (suppl.), N° 18.

(4) *Sic*: trib. com. Avignon, 6 novembre 1908 (Bellavia c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1909.89. Cf. trib. com. Nantes, 5 décembre 1908 (Thubé c/ Cie P. O.), *Rec. Nantes*, 1909.1.100.

(5) Cf. Lyon, 8 juillet 1899 (Taulier c/ Cie P. L. M.), *Gaz. Pal.*, 1899.2.287.

Elle n'est pas non plus responsable si les bagages ont été retenus à la douane, où le voyageur a négligé d'assister à leur visite (1).

D'une façon générale, le voyageur commet une faute toutes les fois qu'il contrevient à l'une des obligations qui lui sont imposées par les règlements ou la convention, par exemple s'il introduit dans ses bagages des objets qui en sont exclus par les tarifs, ou s'il omet de faire la déclaration *ad valorem* à laquelle ces objets sont soumis. Toute violation par le voyageur des conditions du contrat réagit-elle sur la responsabilité du transporteur ? Celui-ci peut-il arguer de la faute commise par le demandeur pour se soustraire au paiement d'une indemnité ? C'est ce que nous examinerons en étudiant les effets de la faute du voyageur (*infra*, n° 116).

§ 2. Effets de la faute du voyageur.

113. Selon la jurisprudence, toutes les fois que l'exécution du contrat de transport donne lieu à une faute du voyageur, la responsabilité du voiturier disparaît : le voyageur supporte sans recours possible les conséquences de la perte, de l'avarie ou du retard (2).

Cette conception simpliste est inadmissible. La faute du voyageur n'est pas nécessairement exclusive de la responsabilité du voiturier. Elle ne libère celui-ci que si elle peut être considérée comme la « cause étrangère » de l'article 1147 du Code civil. Trois cas doivent être distingués :

114. *Premier cas : la faute du voyageur est la cause unique du dommage.* Sans elle, le dommage ne se serait pas

(1) JOUANETON, N° 90, lettre c ; Trib. com. Lyon 17 janvier 1911, *B. T.*, 1912.16 ; Paris (5^e Ch.), 11 juillet 1924 (Cie P. L. M. c/ Farcy et Oppenheim), inédit.

(2) Voy. la plupart des décisions citées *supra*, N°s 108 et suiv. .

réalisé. Aucun manquement au contrat ne peut être reproché au voiturier. La responsabilité de celui-ci disparaît entièrement. Le voyageur ne peut demander réparation d'un dommage qui n'est « imputable qu'à lui-même » (1).

115. *Deuxième cas : la faute du voyageur a concouru avec celle du voiturier à la réalisation du dommage.*

Il en est ainsi quand, à la faute du voyageur, correspond une faute précise et caractérisée du voiturier ou de ses agents. Ainsi une compagnie de chemins de fer commet une faute si elle n'enregistre pas les bagages pour la gare de destination inscrite sur le billet (art. 12 Cond. applic. tarifs G. V.) Mais le voyageur commet lui-même une négligence s'il ne vérifie pas les mentions du bulletin. Le dommage ayant pour origine la faute commune du voyageur et du voiturier, chacun d'eux doit en supporter les conséquences pour moitié (2).

La même solution s'impose quand la faute du voyageur a contribué à produire le dommage, sans néanmoins que le dommage résulte exclusivement de cette faute. Ainsi le voyageur commet une imprudence en plaçant des objets de

(1) trib. com. Abbeville, 9 décembre 1887, précité.

(2) Quelques décisions admettent que la faute du voyageur atténue la responsabilité du voiturier. Elles fixent alors l'indemnité d'après la *gravité* de la faute commise par le voyageur. En ce sens : Pau 16 janvier 1908 ; trib. civ. Seine 10 juillet 1906 ; trib. com. Saintes 20 novembre 1919, précités. Cf. trib. com. Lyon, 13 mai 1935 (Farel et Martin c/ Cie P. L. M.), *Gazette judiciaire et Commerciale de Lyon*, 1935, p. 320. C'est confondre la faute et le lien de causalité. Du moment que la faute du voyageur et celle du voiturier ont toutes deux concouru à la réalisation du dommage, chacune d'elle doit être considérée comme étant pour le tout cause du dommage. Il n'est dès lors qu'un moyen de partager la responsabilité : c'est de la faire supporter par moitié à chacune des parties. La gravité respective des fautes est indifférente, car l'indemnité constitue la *réparation* du préjudice, non la *sanction* de la faute. Cf. H. et L. MAZEAUD, II, N° 1512, 1527.

valeur dans la sacoche d'une bicyclette qu'il remet aux bagages (1). Cependant, malgré cette imprudence, les bagages auraient pu parvenir intacts à destination. On doit considérer que le dommage est imputable également au voiturier et au voyageur, et celui-ci ne peut réclamer qu'une indemnité égale à la moitié du préjudice.

116. *Troisième cas : la faute du voyageur n'est pas la cause du dommage.*

Il peut arriver que le voyageur ait commis une faute, mais que cette faute ne soit pas la cause du dommage. Par exemple un voyageur remet au transport des objets fragiles sans emballage ou dans un emballage défectueux, mais le fourgon qui contenait les bagages est broyé dans un tamponnement : le voiturier ne pourra pas se prévaloir de l'absence ou de la défectuosité de l'emballage pour se soustraire au paiement d'une indemnité, car il est certain que les bagages auraient été perdus même s'ils avaient été convenablement emballés.

117. Il est fréquent, en cas d'inobservation par le voyageur des conditions réglementaires du transport des bagages, qu'aucune relation n'existe entre la faute et le dommage. Par exemple un voyageur dont les bagages pèsent plus de 30 kg. emprunte le billet de place d'un autre voyageur pour éviter le paiement de la taxe des excédents : même si l'on admet que le droit à la franchise est personnel, et, partant, incessible (2), comme l'irrégularité commise n'a influé en rien sur l'exécution des obligations de la compagnie, celle-ci devra réparer le préjudice causé par la perte, l'avarie ou le retard (3).

(1) trib. com. Havre, 16 décembre 1901, précité.

(2) Nous avons admis le contraire : *supra*, N° 48.

(3) *Sic* : BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N° 3577. *Contra* : Rennes, 1^{er} juin 1918 (ch. de f. Etat c/ Carteau) ; trib. com. Seine 4 avril 1924 (dame Canon c/ ch. de f. Etat) ; Orléans 27 mars 1930 (Barouch et

Est-ce à dire qu'en l'absence d'une relation avec le dommage, la faute du voyageur qui manque aux obligations mises à sa charge par le contrat ou les règlements restera dépourvue de sanction ? Nous croyons au contraire que cette faute est susceptible d'atténuer, ou même de faire disparaître, dans de nombreux cas, la responsabilité du voiturier. Mais ce résultat s'explique, non par l'idée de faute du voyageur, mais par celle d'imprévisibilité du dommage (cf., *infra*, N^{os} 160 à 161 ^{bis}).

118. *Législations étrangères et Conventions internationales.* Les législations étrangères et la C. I. V. déchargent le chemin de fer de la responsabilité des pertes et avaries des choses transportées s'il est démontré que le dommage a pour cause une faute de l'ayant droit. Voy. Allemagne et Autriche, E. V. O. § 82-1^o ; loi danoise, § 37 ; Cond. et tarifs italiens, art. 53, § 1^{er} ; règlement de transport néerlandais, art. 63, al. 1^{er} ; suédois, § 80 ; suisse, § 85 ; tchécoslovaque, art. 89, § 3 ; C. I. V., art. 30, § 2, al. 1^{er}. La Convention de Varsovie (art. 21) permet au juge d'écarter ou d'atténuer la responsabilité du transporteur, si celui-ci fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué.

Ces législations et la C. I. V. font en outre quelques applications particulières du principe posé.

Aziz c/ Cie P. O.), inédits. Ces décisions déclarent que le contrat de transport n'a pu se former et qu'aucun lien de droit n'existe entre la compagnie et le voyageur dont les bagages ont été irrégulièrement transportés en franchise. Cette solution est inadmissible : le voiturier a pris charge des bagages ; il s'est engagé à les faire parvenir à destination sans dommage et dans le délai réglementaire. Il répond donc de la perte, de l'avarie ou du retard, sauf à réclamer le paiement de la taxe dont il a été frustré. Tout au plus pourrait-on soutenir, quand l'intéressé au transport n'avait pas lui-même la qualité de voyageur, que les objets ont été transportés, non comme bagages, mais comme marchandises à grande vitesse. Mais la dénomination importe peu au point de vue de la responsabilité du voiturier.

Le voyageur doit s'occuper lui-même des formalités douanières concernant ses bagages. Le chemin de fer ne répond pas du dommage qui résulterait de l'inobservation de cette prescription (Allemagne et Autriche, E. V. O., § 32; règlement de transport tchécoslovaque, art. 42, § 1^{er}; C. I. V., art. 25 (1)).

Le chemin de fer ne répond pas des pertes et retards provenant d'anciennes adresses ou étiquettes non enlevées (loi danoise, § 14, lettre c; règlement de transport suisse, § 29; tchécoslovaque, art. 31, § 3; cf. règlement de transport de Suède, §§ 30, al. 9, et 35 cbnés; C. I. V., art. 19, § 3).

L'introduction dans les bagages d'objets exclus par les règlements donne lieu au paiement d'une *surtaxe* (Allemagne et Autriche, E. V. O., §§ 28-4^o et 60 cbnés; règlement de transport tchécoslovaque, art. 30; cf. C. I. V., art. 18, § 3) ou d'une *amende* (loi danoise, § 14, lettre b, et § 20 cbnés). Le chemin de fer n'est pas responsable du dommage résultant du fait que des objets exclus du transport ont néanmoins été expédiés comme bagages (C. I. V., art. 30, § 2; règlement de transport tchécoslovaque, art. 90, § 1^{er}, lettre a; cf. Allemagne et Autriche, E. V. O., § 83-1^o; loi danoise, § 14, lettre b, précité; règlement de transport suisse, § 98). Lorsqu'en fait le dommage a pu résulter de ce que les bagages contenaient des objets dont le transport comme tels est interdit, il y a, d'après la C. I. V. et le règlement de transport tchécoslovaque, présomption que le dommage provient effectivement de cette cause, et c'est à l'ayant droit de faire la preuve contraire (cf. *supra*, n^o 107).

Aux termes du règlement de transport suisse (§ 28, al. 4) :

« L'argent monnayé, les papiers de valeur, les bijoux, les métaux précieux, l'orfèvrerie et l'argenterie, les objets d'art, etc..., ne sont pas considérés comme bagages et le chemin de

(1) Cf. G. Noé : *A propos du dédouanement des bagages des voyageurs en transit international*, B. I., 1933, 91,

fer n'est pas responsable de leur perte ou de leurs avaries, dans le cas où ils seraient emballés dans des malles ou autres colis consignés comme bagages ». La loi espagnole (art. 116) soumet les objets précieux à une *déclaration de valeur* dont l'omission est sanctionnée par l'irresponsabilité du voiturier (cf. *infra*, N° 216 *in fine*).

SECTION IV

Clauses de non-responsabilité

119. En matière de transport, une loi du 17 mars 1905, dite loi RABIER, est venue proscrire rigoureusement les clauses de non-responsabilité sous forme d'une addition à l'article 103 du Code de commerce, dont la teneur actuelle est la suivante :

« Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure.

« Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure.

« (L. 17 Mars 1905) *Toute clause contraire, insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle.* »

120. la loi RABIER a été votée pour mettre fin aux abus, réels ou prétendus, qui résultaient de l'insertion, dans les tarifs spéciaux des compagnies de chemins de fer relatifs au transport des *marchandises*, d'une clause suivant laquelle la compagnie ne répondait pas des déchets et avaries de route (1). Cependant il n'est pas douteux, devant la généralité des termes de l'article 103 C. com., qui vise les

(1) Voir pour l'historique de la loi RABIER : JOSSE RAND, N° 632 à 634.

« objets à transporter », que la prohibition s'applique aux bagages comme aux marchandises expédiées isolément : ce point est généralement admis en doctrine (1), et il ne paraît pas avoir été discuté devant les tribunaux.

121. Tout au moins en est-il ainsi pour les bagages enregistrés. Quant aux bagages à la main, si l'on assigne un fondement délictuel ou quasi-délictuel à la responsabilité du voiturier, et si l'on reconnaît, avec la jurisprudence, un caractère d'ordre public à toute responsabilité délictuelle, la clause de non-garantie sera nécessairement nulle (2).

Et pourtant quel danger ferait courir à l'ordre public la convention où le voyageur renoncerait à réclamer une indemnité en cas de perte ou de détérioration de la valise qu'il est autorisé, d'ailleurs gratuitement, à conserver avec lui? Du moins sous réserve qu'aucun dol (ou faute lourde assimilable au dol) ne puisse être relevé à la charge du transporteur ou de ses préposés.

En tout cas, si l'on rattache avec nous la responsabilité du voiturier au contrat de transport, on devrait lui permettre de s'en affranchir conventionnellement. La loi RABIER est ici sans application, car le transport des bagages à la main est l'objet accessoire de celui de la personne, auquel cette loi est étrangère (cf. *supra*, n° 65). Rien ne s'oppose donc à ce que, sous la réserve indiquée ci-dessus, la volonté des parties puisse sortir effet (C. civ., art. 1134).

Des clauses de ce genre se rencontrent en matière de transport maritime (3), dans certains transports par auto-

(1) *Sic* : JOUANETON, N° 94 ; LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 716 ; JOSSEERAND, N° 968 ; Marcel ROGER, N° 209 ; ROGER, N° 413 *in fine* ; H. et L. MAZEAUD, III, N° 2538. *Contra* : Maurice TRAVERS, *Droit commercial international*, V-1, N° 4360.

(2) *Sic* : Marcel ROGER, *loc. cit.* ; cf. JOSSEERAND, *loc. cit.*, p. 1027, texte et note 2.

(3) Cf. DANJON, III, N° 1088 ; Cour d'appel mixte d'Alexandrie 21 février 1934, *Rev. dr. marit. comp.*, XXX.173, et la note.

cars, etc... Les transporteurs qui insèrent cette clause offrent généralement aux voyageurs la possibilité de faire assurer leurs bagages avant le départ moyennant le paiement d'une prime convenue .

122. La loi RABIER n'annule pas seulement les clauses déchargeant directement le voiturier de la perte ou des avaries des choses transportées. Celles qui intervertiraient le rôle des parties dans le procès en responsabilité, en mettant le fardeau de la preuve à la charge du demandeur, tomberaient également sous le coup de la prohibition légale (1). Toutefois la loi RABIER ne fait pas obstacle à la validité des *bulletins de garantie*, lesquels n'ont pour but de soustraire le voiturier à la responsabilité qui lui incombe, mais au contraire de la maintenir dans les limites du droit commun (cf, *supra*, n° 87) (2).

123. Le voiturier ne peut s'assurer par une voie détournée le bénéfice d'une irresponsabilité qu'il lui est interdit de stipuler directement. Il faut à cet égard, semble-t-il, considérer comme illégale *l'assurance des bagages* transportés par chemin de fer, telle qu'elle est pratiquée en France depuis plusieurs années à la suite des accords intervenus

(1) JOSSERAND, N°s 639 *quater* et 640.

(2) Toutefois le bulletin de garantie ne doit pas être rédigé en termes généraux, sinon il serait dépourvu de toute efficacité. C'est ce qui avait été jugé, avant la loi du 17 mars 1905, à propos de la mention « sans garantie » inscrite par les compagnies de chemins de fer sur le bulletin remis au voyageur qui faisait enregistrer comme bagages une bicyclette, une machine à coudre, etc..., non emballées : la Cour de cassation refusait de tenir compte de cette mention pour le motif qu'elle ne résultait d'aucun tarif homologué (Civ., 25 janvier 1898, *Bonne c/ Cie Est*, D., 1900.1.150, S., 98.1.361). Il n'est pas douteux que cette solution devrait être maintenue sous le régime de la loi RABIER,

entre les grands réseaux et la branche française d'assurances « L'européenne » (1).

Il peut paraître étonnant, au premier abord, de présenter l'assurance des bagages comme une violation de la loi RABIER. En effet, dira-t-on, ou bien le voyageur qui, malgré l'assurance, reste libre d'agir contre le voiturier, opte pour ce parti; ou bien il se fait indemniser par la compagnie d'assurances, et celle-ci exerce par subrogation l'action en indemnité contre le chemin de fer : dans un cas comme dans l'autre, le voiturier supporte donc bien la responsabilité de la perte ou des avaries, ainsi que le veut l'article 109 C. com.

C'est là en réalité une vue purement théorique. En pratique les choses se passent différemment. Aux termes du traité passé entre les grands réseaux et la compagnie « L'européenne », celle-ci renonce à tout recours contre le chemin de fer pour les sommes qu'elle aura versées aux voyageurs lésés. Elle s'oblige en outre à indemniser le réseau, jusqu'à concurrence du montant assuré, des sommes qu'il aurait à verser, soit directement aux voyageurs, soit indirectement par voie de garantie à un chemin de fer ou une entreprise régulière quelconque ayant participé au transport, même si ce transporteur est étranger (2). Dès lors n'est-il pas vrai de soutenir que l'assurance des bagages aboutit à une violation de la loi RABIER, puisqu'en pratique, toutes les fois au moins que le voyageur agit contre la compagnie d'assurances, le chemin de fer n'a rien à déboursier, et n'assume

(1) Voyez sur l'assurance des bagages : Roger BRUNET, *L'assurance-transport*, thèse, Paris, 1924, N^{os} 24 à 108 ; André TRASBOT, Un essai nouveau d'assurance des bagages dans les transports par voie ferrée. *Les Transports*, 1^{er} mai 1925 ; BRUNET, DURAND et DE FOURCAULD, N^o 681. — Cf. pour l'application de la règle proportionnelle en matière de bagages : Paris, 3 janvier 1925 (Cie Transatl. c/ Mazens), D. 1925. 2.22.

(2) Roger BRUNET, *op. cit.*, N^o 67, lettre c.

point en droit la responsabilité de la perte ou des avaries ? Même en cas d'action contre lui, l'indemnité qu'il verse n'a jamais que le caractère d'une avance remboursable par la compagnie d'assurances. Dans tous les cas, le voyageur qui a payé la prime fait les frais de l'irresponsabilité du voiturier.

Il ne suffirait pas de faire observer que le chemin de fer met à la disposition de l'assureur une partie de son personnel et de ses locaux en vue de faciliter aux voyageurs les tractations avec la compagnie d'assurances : il y a là, prétendra-t-on, une série de prestations en nature qui peuvent très bien constituer une prime d'assurances payée par la compagnie de transports à la compagnie d'assurances, opération dont le caractère licite n'est pas discuté (1).

Mais il paraît difficile de voir dans ces prestations l'exacte contrepartie du risque, qui constitue la prime au sens technique du mot (2). Une ristourne est consentie par la compagnie d'assurances aux réseaux et à leurs agents sur le montant des primes encaissées par eux (3). Cette ristourne paraît bien être la véritable rémunération du service rendu à l'assureur par le réseau.

124. La loi RABIER s'applique aux seuls cas de perte et d'avaries, visés par l'article 103. Le voiturier pourrait donc valablement stipuler qu'il ne répondra pas du retard des bagages (4). Cette clause n'aurait pas seulement pour effet, ainsi qu'on l'a soutenu (5), de renverser le fardeau de la preuve et d'obliger le voyageur à établir la faute du voiturier ou des personnes à son service : la responsabilité

(1) *Sic* : Roger BRUNET, *op. cit.*, N° 34.

(2) Voy. P. WEYER, *La prime d'assurance*, thèse, Paris, 1932.

(3) Roger BRUNET, *op. cit.*, N° 73.

(4) JOSSERAND, N° 968, précité ; Marcel ROGER, *loc. cit.* ; LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 716 bis.

(5) JOUANETON, *loc. cit.*,

du voiturier se trouverait totalement dégagée, réserve faite du dol, auquel on assimile généralement la faute lourde (1).

125. La loi RABIER n'est pas applicable au commissionnaire de transports, auquel l'article 98 du Code de commerce permet d'écarter, par une « stipulation contraire », la garantie qui lui incombe à raison des avaries ou pertes de marchandises et effets (2). Une agence de livraison des bagages, qui retire les colis et les transporte au domicile des voyageurs à l'aide d'un personnel et d'un matériel qui lui sont propres, n'est pas un commissionnaire, mais un entrepreneur de transports : par suite la clause du contrat qui exclut sa responsabilité, ou limite l'indemnité à une somme dérisoire, est entachée de nullité (3).

126. La loi RABIER ne s'applique qu'aux transports terrestres, auxquels il faut assimiler les transports fluviaux (4) (à l'exception de la navigation rhénane) (5). Elle laisse en dehors de ses prévisions :

1° Les *transports maritimes*, traditionnellement soumis à un régime propre fondé sur une division des clauses d'irresponsabilité en deux groupes : la *négligence clause*, par

(1) Voy. sur les effets des clauses valables de non-responsabilité en matière de transport : JOSSERAND, N°s 627, 628, 862 ; H. et L. MAZEAUD, III, N° 2549.

(2) Il faut, pour que la clause soit valable, que le commissionnaire ait agi exclusivement en cette qualité : Civ. 27 février 1935 (Agence marit. lyonnaise c/ Sté Michal-Ladichère), B. T. 1935.81

(3) Paris 2 novembre 1921 (David c/ Sté des Voyages Duchemin) D., 1922.2.18, *Gaz. Pal.*, 1921.2.466.

(4) C. com., art. 107 ; Cas. Req. 28 février 1900 (Cie des Messageries fluviales de Cochinchine c/ Connel), D. 1900.1.286, S. 1900.1.209. L'effet restreint reconnu à la clause par cet arrêt (renversement de la charge de la preuve) ne pourrait même plus être admis aujourd'hui : comme dans le transport terrestre, la clause serait totalement inefficace.

(5) Colmar, 18 octobre 1931, *Rev. jurid. Als.-Lor.*, 1931.860.

laquelle l'armateur stipule qu'il ne répondra pas des fautes du capitaine ou des membres de l'équipage est valable dans le transport des bagages (1), comme celui des marchandises et des passagers, et produit un effet absolu en ce sens qu'elle exclut, sauf le cas de dol (et peut-être de faute lourde) de l'armateur ou de ses préposés, toute obligation de réparer le préjudice; quant à la clause par laquelle l'armateur décline la responsabilité de son fait personnel, son effet se limite à un simple renversement de la charge de la preuve : seule la responsabilité contractuelle de l'armateur est écartée; si le passager prouve la faute, même légère, de la compagnie, celle-ci est tenue de l'indemniser (2).

La clause doit, pour être opposable au passager, avoir été acceptée par lui. La jurisprudence n'exige pas que le titre où elle figure soit signé du passager (3); il suffit que la clause soit inscrite sur le billet ou le bulletin de bagages remis avant le départ (4). L'affichage de la clause dans les bureaux de la compagnie ou dans la cabine du passager ne serait pas suffisant (5).

(1) RIPERT, II, N° 2003 ; Marcel ROGER, N° 212 ; H. et MAZEAUD, III, N° 2541, note 8 bis ; Paris 4 mars 1909 (Passagers du Chodoc c/ Cie des Chargeurs Réunis), *Rev. internat. dr. marit.*, XXV, 319. — Un projet de loi sur le transport des marchandises par mer, adopté par le Sénat le 5 décembre 1933 (déb. parl., Sénat p. 1886-1892) prévoit l'exonération du transporteur à raison des fautes *nautiques* du capitaine, limite la responsabilité du transporteur, sauf déclaration de valeur, à la somme de 8.000 francs par colis, annule toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité, à renverser le fardeau de la preuve, ou à établir une limitation inférieure à celle qu'il prévoit.

(2) Cf. Marcel ROGER, *loc. cit.* ; Paris, 4 mars 1909, précité.

(3) *Contra*, en matière de transport aérien : Paris 28 novembre 1935, *Gaz. Pal.*, 1926.1.124.

(4) Paris 4 mars 1909, précité. Cf. DANJON, III, N° 1087 ; RIPERT, II, N° 2006, et *infra*, N° 181 à 183.

(5) Cf. DANJON, III, N° 1089.

2° Les *transports aériens* régis par la loi du 31 Mai 1924. L'article 42 de cette loi permet au transporteur de s'exonérer, par une clause expresse, de la responsabilité « des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil » (*fautes de navigation*), à la condition que l'aéronef soit « en bon état de navigabilité au départ et le personnel muni des brevets et certificats réglementaires, les certificats administratifs spéciaux établissant en faveur de l'aéronef et de son équipage une présomption qui peut être combattue par la preuve contraire ». Par contre l'article 43 annule « toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de sa responsabilité, tant de son fait que de celui de ses préposés, relativement au chargement, à la conservation et à la livraison des marchandises » (*fautes commerciales*), comme aussi « toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de la responsabilité de ses fautes personnelles. » (1).

3° Les *transports internationaux* par chemin de fer réglementés par la C. I. V. qui, en dehors des *présomptions de libération* établies en faveur du chemin de fer par l'article 30, § 2 (*supra*, N° 107) et des limitations légales de réparation prévues par les articles 31, 33, 34, 35 et 36 (*infra*, N°s 196, 198, 201, 203, 207 *in fine*, 208 et 215), n'autorise d'ailleurs ni les clauses de non-responsabilité, ni même, à la différence de la C. I. M. (art. 32) les clauses de limitation de responsabilité.

Les transports internationaux aériens sont régis par la Convention de Varsovie. L'article 20 exonère le transporteur, dans le transport des marchandises et des bagages, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation et que, à tous

(1) Voy. JOSSEKAND, N° 639 bis ; H. et L. MAZEAUD, III, N°s 2531 et 2539 ; LE GOFF, *Traité théor. et prat. de dr. aérien*, N°s 1222 et suiv. Cf. sur la limitation légale de la responsabilité du transporteur aérien, *infra*, N° 190.

autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage. L'article 22 limite la responsabilité du transporteur à la somme de 250 francs par kg. pour les bagages enregistrés, sauf déclaration d'intérêt à la livraison, et à 500 francs par voyageur pour les objets dont celui-ci conserve la garde (réserve faite, dans l'un et l'autre cas, aux termes de l'art. 25, du dol ou de la faute lourde du transporteur ou de ses préposés). Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité, ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée par la Convention, est prohibée par l'article 23.

CHAPITRE TROISIEME

Effets de la responsabilité

127. Les bagages sont perdus, avariés ou en retard. Aucun fait libératoire n'est démontré, aucune clause d'irresponsabilité ne joue. Le voiturier, dont la responsabilité se trouve ainsi établie, est tenu de réparer le dommage causé par le manquement aux obligations mises à sa charge par le contrat de transport. Dans quelles conditions une réparation est-elle due ? Quelle en est la forme ? Comment se détermine son chiffre ? Nous rechercherons d'abord les solutions auxquelles conduisent les principes généraux du droit des obligations. Nous examinerons ensuite les conventions par lesquelles les parties fixent à l'avance le montant des dommages-intérêts (*clauses limitatives de responsabilité*). Enfin nous exposerons les règles admises par les législations étrangères et les Conventions internationales (C. I. V. et Convention de Varsovie).

SECTION I

La réparation du dommage d'après le droit commun

Les solutions auxquelles conduit l'application à la matière des principes généraux du droit des obligations (art. 1142 et suiv. C. civ.) peuvent se résumer dans les règles suivantes :

128. *Première règle: aucune indemnité n'est due si la perte, l'avarie ou le retard n'ont pas causé de préjudice au voyageur.*

Cette règle ne soulève pas de difficulté en cas de perte ou d'avarie. Presque toujours ces éventualités créent un préjudice, égal dans le premier cas à la valeur de la chose, et, dans le second, à la dépréciation qu'elle subit. Pour qu'il en fût autrement, il faudrait que les bagages n'eussent ni valeur marchande, ni valeur d'usage ou d'affection pour leur propriétaire, ce qui est difficilement concevable. On pourrait cependant supposer que les objets avariés étaient destinés à subir une transformation ou une refonte, à laquelle la détérioration n'empêche pas de procéder. Aucune indemnité ne pourrait alors être réclamée.

129. Il est beaucoup plus fréquent que le retard, surtout quand il a été de courte durée, ne soit la source d'aucun préjudice. On a parfois admis que le seul fait du retard donnait lieu à l'allocation de dommages-intérêts (1). Il ne faut pas, déclarent les défenseurs de cette opinion, que les règlements fixant la durée du transport soient dépourvus de sanction. En outre la preuve du préjudice résultant d'un simple retard est souvent très difficile à administrer. Enfin le retard entraîne par lui-même un préjudice pour le voyageur dont le droit a été méconnu (2).

(1) *Sic* : trib. com. Marseille, 31 janvier 1906 (Benech c/ Cie P. L. M.), *Rec. Mars.*, 1906.1.151. Cf. en matière de transport maritime : DANJON, III, N^{os} 922 et 1107.

(2) Cf. DANJON, N^o 922, précité : l'opinion courante. écrit cet auteur, « est faussement basée sur la maxime : *sans intérêt, pas d'action* ; un contractant a toujours intérêt à l'exécution du contrat qu'il a fait, parce qu'une mauvaise exécution du contrat est une violation de son droit, qui constitue par elle-même un préjudice pour lui. » Rappr. Lyon 31 mai 1929 (cité par ROGER, N^o 247) : « Lorsqu'il ne peut être justifié d'un préjudice réel, comme cependant la compagnie de transport a contrevenu au contrat et ne peut échapper à une sanction, il y a lieu de la condamner à un franc de dommages-

129. Aucune de ces considérations ne nous paraît déterminante.

La première méconnaît le caractère essentiellement compensatoire des dommages-intérêts, lesquels constituent la *réparation* du dommage souffert par le créancier, non la *peine* de la faute commise par le débiteur.

La difficulté de prouver le préjudice né du retard peut inciter le législateur (à l'exemple de la C. I. V. et du règlement de transport tchécoslovaque) à fixer une indemnité forfaitaire due en l'absence de justification d'un préjudice (cf. *infra*, N° 201) : elle ne saurait, dans notre droit, faire échec à ce principe, auquel aucun texte ne déroge en notre matière, qu'une réparation civile suppose nécessairement un préjudice (1).

Enfin on ne saurait admettre que l'inexécution du contrat (ou le retard) soit à elle seule une cause de dommages-intérêts. Aux termes de l'article 1147 du Code civil : « Le débiteur est condamné, *s'il y a lieu*, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution... ». D'ailleurs l'opinion critiquée aboutirait, surtout dans les transports terrestres, où les horaires établis avec une précision mathématique multiplient à l'infini les chances de retard, à mettre le voiturier à la merci des réclamations continuelles et parfois purement vexatoires. On ne voit pas au surplus comment le juge pourrait évaluer le prétendu dommage inhérent à la seule inexécution du contrat, ni quel intérêt le voyageur aurait à agir contre le voiturier à seule fin de faire procla-

intérêts en réparation du préjudice plutôt moral que matériel qui a été causé, et aux dépens, le demandeur ayant le droit de réclamer aux juges de proclamer le respect dû à une convention. » Le pourvoi formé contre cet arrêt a été rejeté : Civ., 30 avril 1934, *Ann. ch. de f.*, 1935.1.63.

(1) Voyez sur le principe : H. et L. MAZEAUD, I, N° 208 et suiv.

mer le principe du respect des conventions, qui n'est contesté par personne.

Nous croyons donc, avec la majorité des auteurs et des décisions judiciaires, que le retard, pas plus que tout autre manquement à la loi du contrat, ne justifie à lui seul la condamnation du voiturier, et que le demandeur doit être débouté s'il n'apporte pas la preuve d'un préjudice caractérisé, effectivement subi par lui (1).

130. Ce préjudice d'ailleurs peut être d'une nature quelconque, matériel aussi bien que moral. Des ennuis ou des préoccupations, un trouble sérieux jeté dans les projets du voyageur, dans ses occupations et même dans ses plaisirs, peuvent notamment justifier l'allocation d'une indemnité (2).

(1) *Sic* : JOUANETON, N° 100 ; JOSSERAND, N° 962 (cf. N° 657) ; ROGER, N° 395 (cf. N° 237 et 247) ; Nîmes 26 mai 1916 (Cie P. L. M. c/ Bouvier), B. T. 1916.38 ; trib. com. Rouen 10 décembre 1901 (Ozanne c/ ch. de f. Ouest), *La Loi*, 12 janvier 1902 ; trib. com. Poitiers 1^{er} août 1910 (Thinault c/ ch. de f. Etat), inédit.

(2) Ainsi des dommages-intérêts ont fréquemment été alloués en réparation du préjudice moral, associé ou non au préjudice matériel, subi par des voyageurs qui, se rendant à une cérémonie, n'avaient pu, par suite du retard de leurs bagages, assister à cette cérémonie ou revêtir des effets spécialement confectionnés à cette occasion. Voy. trib. com. Condé-sur-Noireau, 21 décembre 1896 (Rigault c/ ch. de f. Ouest), S. 97.2.150 ; trib. com. Marseille 31 janvier 1906, précité ; trib. com. Vannes 30 décembre 1907 (Legendre c/ Cie P. O.), B. T. 1908.29 ; trib. com. Saint-Valéry-en-Caux 19 janvier 1909 (Grégoire c/ ch. de f. Ouest), B. T. 1909.38. Voyez d'autres exemples de préjudice moral : trib. com. Boulogne-sur-Mer 5 novembre 1907 (Fellowys c/ Cie Nord), B. T. 1908.28 ; trib. com. Tarascon 19 février 1908 (Jaussaud c/ Cie P. L. M.), B. T. 1908.134 ; trib. Vimoutiers 14 octobre 1908 (Cie des sapeurs-pompiers de Vimoutiers c/ Cie ch. de f. Ouest), *Bulletin de la Mutuelle-Transports*, 1909.51 (déconvenue de ne pouvoir prendre part à un concours) ; trib. com. Boulogne-sur-Mer 2 septembre 1913 (Gérard c/ Cie Nord), B. T. 1914.92. Cf. trib. com. Seine 21 mars 1933 (Tykouskier c/ Cie P. L. M.), B. T. 1933.83.

131. *Deuxième règle : l'indemnité due par le voiturier doit être réglée en argent.*

C'est l'application de l'article 1142 du Code civil : « Toute obligation de faire ou de ne pas faire *se résout en dommages et intérêts*, en cas d'inexécution de la part du débiteur. » Cf. art. 1147 : « Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, *au paiement de dommages et intérêts*, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution... »

132. Le juge ne peut condamner le voiturier qu'à verser une somme d'argent. Cela est évident en cas de retard : il n'y a pas d'autre moyen de compenser le dommage que d'allouer une indemnité pécuniaire à celui qui le subit.

Il n'en est pas de même en cas de perte ou d'avarie. On concevrait que le voyageur demandât au voiturier de lui procurer un objet semblable à celui qui a été perdu, ou de réparer l'objet détérioré. Ce mode d'indemnisation est à rejeter : l'article 1142 ne prévoit que l'allocation de dommages-intérêts ; aucun texte n'autorise les tribunaux à obliger une partie à exécuter un travail qui ne lui est imposé ni par la convention ni par la loi (1) (2).

La remise en état des objets par le voiturier n'irait pas d'ailleurs sans de sérieux inconvénients : elle obligerait le voiturier à disposer de services de réparation ; ces services

(1) En ce sens : JOUANETON, N^{os} 116 à 118 ; JOSSEMAND, N^o 614 ; THALLER, I, N^o 1192 ; PLANIOL et RIPERT, VII, N^o 822 ; DEMOGUE, *Obligations*, VI, N^o 298 ; Civ., 4 juin 1924, *D.*, 1927.1.136, *S.*, 1925.1.97, note HUGUENEY. *Contra* : LYON-CAEN et RENAULT, III, N^o 617 ; ROGER, N^o 242 et N^o 248, p. 365, texte et note 3 ; HUGUENEY, note précitée.

(2) L'art. 1144 C. civ. permet, il est vrai, au créancier de faire exécuter lui-même l'obligation aux dépens du débiteur. Mais on aboutit toujours en définitive au versement d'une somme d'argent par celui-ci.

pourraient être rassemblés dans des ateliers éloignés où les objets, exposés à de nouveaux dommages, demeureraient longtemps indisponibles; enfin un nouveau litige pourrait surgir si le voyageur ne jugeait pas la réparation satisfaisante. Au contraire celui qui a reçu une somme d'argent correspondant au dommage subi l'utilise comme bon lui semble. Aucun litige ne risque de renaître. La commodité concourt donc avec les textes pour exclure tout procédé de réparation en nature.

133. Toutefois les parties pourraient d'un commun accord substituer ce mode de réparation à l'indemnité en argent (1). Et si le voiturier offrait lui-même de remettre en état l'objet avarié, le juge devrait, avant de passer outre à une condamnation pécuniaire, examiner si les objections faites à cette offre sont justifiées (2). L'intéressé ne pourrait pas non plus refuser la remise d'une chose identique et de valeur égale à celle avariée ou perdue (3).

134. *Du laissé pour compte.* Il peut arriver que l'objet transporté soit complètement déprécié par l'avarie (objet d'art brisé, toile d'un tableau déchirée, etc...) ou rendu inutilisable par suite du retard. Ainsi un voyageur venu pour assister à un mariage n'a pu y porter les vêtements qu'il avait fait spécialement confectionner à cette occasion; des articles de mode parviennent à destination avec un retard tel qu'il n'est plus possible d'en effectuer le placement, etc... La jurisprudence permet en pareil cas au voyageur de refuser l'objet avarié ou livré tardivement et de réclamer le paiement de sa valeur : c'est la pratique du *laissé pour compte*, qui trouve son application dans le trans-

(1) PLANIOL et RIPERT, *loc. cit.*, Cf. ROGER, N° 404.

(2) Cf. JOSSERAND, N° 965.

(3) ROGER, N° 242, précité.

port des bagages (1) comme dans celui des marchandises et obéit au même statut jurisprudentiel (2).

135. Le laissé pour compte, qui a pour résultat de transformer le contrat de transport en un contrat de vente, est une mesure exceptionnelle. Le voyageur dont les bagages sont retrouvés après l'allocation ou le paiement d'une indemnité doit en principe les reprendre et restituer une partie de l'indemnité (3). Il ne peut les laisser pour compte au voiturier que s'ils sont devenus impropres à tout emploi ou à l'usage auquel ils étaient destinés (4).

Il est évident que le laissé pour compte n'est pas un mode de réparation en nature dérogatoire à l'article 1142 : bien au contraire il substitue à la remise de la chose même l'allocation de sa valeur en argent (5).

136. Le laissé pour compte ne doit pas être confondu avec la faculté reconnue à l'ayant droit par les législations étrangères et la C. I. V., de refuser les colis et d'exiger le paiement d'une indemnité pour perte s'ils n'ont pas été retrouvés à l'expiration d'un certain délai (cf. *supra*, N° 80). Bien que le résultat soit le même, les deux institutions sont en réalité très différentes :

1°) par leur fondement : le laissé pour compte, soit qu'il repose sur l'usage (6), soit qu'on le rattache au principe

(1) JOUANETON, N° 119 ; JOSSEMAN, N° 965, précité ; ROGER, N° 405 ; Pau 5 novembre 1918 (Cie du Midi c/ Billon), inédit ; trib. com. Seine, 29 mai 1909 (Bastide c/ P. L. M.), *La Loi*, 12 juillet.

(2) Cf. JOSSEMAN, N°s 619 et 620.

(3) trib. com. Seine, 25 mars 1898 (Cie Est c/ Deleurme), *La Loi*, 2 mai.

(4) Voy. les auteurs et les décisions citées *supra*, note 1.

(5) Cf. PLANTOL et RIPERT, VII, p. 127, note 1 ; JULIENNE RIPERT, *La réparation du préjudice dans la responsabilité contractuelle*, thèse, Paris, 1933, N° 27.

(6) THALLER, I, N° 1192.

de la résolution pour inexécution des contrats synallagmatiques (C. civ. art. 1184) (1) ou simplement au droit de la victime à la réparation intégrale du dommage (2), n'a rien de commun avec la *présomption de perte* qui sert de fondement aux législations précitées.

2°) par leurs conditions d'application et leurs effets :

a) à l'inverse du laissé pour compte, qui trouve en cas d'avaries un vaste domaine d'application, la présomption de perte est par son but et son fondement même étrangère à cette hypothèse.

b) le laissé pour compte exige l'intervention du juge, qui le prononce ou l'autorise. Au contraire le voyageur dont les bagages sont retrouvés après l'expiration du délai fixé par la loi est libre de les reprendre ou de les laisser au voiturier; celui-ci ne peut obliger le voyageur à les reprendre, alors même qu'ils seraient demeurés intacts et pourraient encore servir à l'usage auquel ils étaient destinés (3).

c) le voyageur bénéficiaire des dispositions de la C. I. V. et des législations étrangères peut reprendre ses bagages même s'il a déjà reçu une indemnité pour perte (sauf à restituer tout ou partie de cette indemnité). Au contraire si le laissé pour compte a été prononcé, le voyageur ne peut plus exiger que les colis lui soient remis, même contre restitution de l'indemnité: le voiturier en est devenu propriétaire et peut en disposer à son gré.

(1) JOSSERAND, N° 619 ; PLANIOL et RIPERT, *loc. cit.* ; JULIENNE RIPERT, *op. et loc. cit.*

(2) H. et L. MAZEAUD, III, N° 2464.

(3) Cf. BRUNET, DURAND et DE FOURCAULD, N° 653.

Troisième règle : l'indemnité due par le voiturier est en principe égale au préjudice.

137. — 1° *Le voiturier doit au voyageur une réparation intégrale du dommage.* L'indemnité représentera donc à la fois, conformément à l'article 1149 du Code civil, la perte que le voyageur a subie (*damnum emergens*) et le gain dont il a été privé (*lucrum cessans*) (1).

138. A. — *Perte subie.* L'évaluation du *damnum emergens* se fait par la réunion de deux éléments dont le premier est particulier aux cas de perte et d'avarie :

139. a) *Premier élément.* Il comprend, en cas de perte, la valeur totale de l'objet, et, en cas d'avarie, la dépréciation, c'est-à-dire la diminution de valeur de cet objet.

Comment cette valeur s'appréciera-t-elle ?

Il faut distinguer : (2)

a) les choses destinées au commerce (matières premières, objets fabriqués, denrées et marchandises de toute nature) sont estimées d'après leur valeur vénale ou marchande, représentée par le prix d'achat ou le prix de revient, ou, si la chose avait été vendue avant le transport, par le prix de vente (3).

β) les choses destinées à l'usage personnel de leur propriétaire (objets mobiliers, instruments, machines, etc...) sont estimés d'après leur valeur d'usage, que l'on considère comme égale à leur valeur de construction ou d'acquisition à l'état

(1) JOSSERAND, N° 966 ; JOUANETON, N°s 101 à 103.

(2) Cf. en matière d'assurances : WEENS, thèse, Paris, 1927, N°s 87 à 104.

(3) Si la chose n'était pas encore vendue, mais était destinée à l'être, il serait tenu compte, dans le *lucrum cessans*, du bénéfice que le demandeur justifierait avoir manqué,

de neuf, déduction faite de la vétusté. Toutefois pour les objets servant à la parure et à l'ornementation (bijoux, objets d'art, etc...), dont la valeur varie pour chaque individu, c'est la valeur vénale qui doit être prise en considération.

140. En quel lieu et à quel moment faut-il considérer la chose pour déterminer la valeur dont dépendra le montant du dommage ? L'arrêté interministériel du 31 Mars 1915 (cf. *infra*, N° 189) prescrivait de calculer la valeur de la chose « aux lieu et jour de l'expédition » (art. 5) (1). Il ne semble pas que ce mode d'évaluation — qui est celui de la C. I. M. (art. 29) et de plusieurs législations étrangères (cf. *infra*, N° 192) — puisse être pris pour règle : au lieu et au jour de la remise des colis au transport, aucun dommage ne s'est encore réalisé ; il ne se manifeste qu'au lieu de destination, où les bagages doivent être délivrés ; c'est donc là qu'il faut en principe se placer pour déterminer la valeur de l'objet perdu (2). C'est de même au jour de l'avarie ou de la perte qu'il faut évaluer le dommage (3).

Cependant ces règles n'ont rien d'absolu, et le principe étant toujours celui de la réparation intégrale du dommage, il appartiendrait au juge de décider que l'évaluation doit se faire au lieu et à l'époque de la remise des objets au transport (4).

141. b) *Deuxième élément*. Pour déterminer le *damnum emergens*, il faudra tenir compte, outre la valeur de la

(1) Application aux bagages : Lyon 2 juin 1919 (Ratelade c/ Cie P. L. M.), S, 1920.2.75 ; trib. civ. Seine 21 février 1920 (Lamoureux c/ Cie P. L. M.), *Gaz. Pal.*, 1920.1.542.

(2) En ce sens : JOUANETON, N° 102, lettre a. Cf. LYON-CAEN et RENAUT, III, N°s 608 bis et 609 ; ROGER, N° 240-B.

(3) Cf. JOUANETON, *loc. cit.* ; H. et L. MAZEAUD, III, N° 2410.

(4) En ce sens : Paris (5^e Ch) 22 janvier 1927 (Vaucouleur c/ Cie d'Orléans), inédit.

chose, d'un second élément, le seul qui se rencontre en cas de retard : c'est le préjudice, matériel ou moral, qui peut résulter de la perte, de l'avarie ou du retard, par exemple le montant des achats que l'intéressé a dû faire, le coût de la réparation des objets avariés, les soucis et démarches du voyageur, l'impossibilité d'assister à une cérémonie, etc... (Voy. les décisions citées *infra*, p. 152 et suiv., et cf. pour le préjudice moral, *supra*, N° 130).

142. B. — *Gain manqué*. Outre le *damnum emergens*, le voiturier doit tenir compte au voyageur du gain dont celui-ci a été privé : bénéfices manqués par un commerçant, commissions perdues par un représentant de commerce, etc...

Il faut qu'il soit certain que le gain aura été réalisé. Ainsi un coureur cycliste ne pourrait réclamer le prix qu'il eût pu gagner si sa bicyclette lui avait été remise à temps, car ce gain était purement éventuel et aléatoire (1).

143. — 2° *L'indemnité ne doit pas être supérieure au montant du dommage*. Sinon elle se transformerait en une peine contre le voiturier ou en un enrichissement pour le voyageur, que rien ne justifierait.

Il y aurait donc lieu de déduire de la valeur de la chose les droits et frais divers qui ont été épargnés par suite de la perte, notamment les droits de douane et d'octroi (2).

114. L'application de cette règle soulève un délicat problème dans le cas où les colis perdus, avariés ou en retard contenaient des objets usagés qui ont été remplacés par des objets neufs. Le voiturier doit-il la valeur des objets usagés ou celle des objets neufs ? Faut-il tenir compte, dans le

(1) Trib. com. Nantes 28 mai 1903 (Poulain c/ ch. de f. Etat), B. A. 1903.2.218, *Rec. Nantes*, 1903.1.312. Cf. trib. com. Angoulême, 26 décembre 1912 (Bossebeuf c/ Cie d'Orléans), *Le Droit*, 13 mars 1913.

(2) JOUANETON, N° 102, lettre a, *in fine*.

calcul des dommages-intérêts, de la *différence du vieux au neuf* ?

La question a été débattue à propos d'une prétention fréquemment émise par les voyageurs : s'étant trouvés, par suite de la perte de leurs bagages, dans l'obligation d'acheter des effets ou vêtements neufs, ceux-ci réclament le montant de leurs débours. La jurisprudence, tout en leur reconnaissant le droit de procéder au remplacement des effets perdus (1), a parfois réduit l'indemnité en invoquant l'avantage résultant du remplacement d'objets usagés par des objets neufs (2).

145. Cette solution nous paraît critiquable. Le voyageur a droit à la réparation intégrale du dommage. Ses vêtements ayant été perdus par la faute du voiturier, il ne pouvait faire autrement que d'en acheter de nouveaux, et il ne pouvait les acheter que neufs, « car un vêtement usagé ne peut avoir comme équivalent qu'un vêtement neuf : on ne peut pas contraindre le voyageur à se contenter de vêtements d'occasion ayant appartenu à un autre. » (3). Le montant de ses achats

(1) Le voyageur a incontestablement le droit de procéder au remplacement des objets perdus : c'est le seul moyen de faire disparaître le dommage. Il ne le peut en cas d'avarie que si la remise en état n'est pas possible, ou si elle doit coûter plus cher que l'achat d'un objet neuf, ou si elle doit être pour la chose une cause de dépréciation absolue. Il ne le peut en cas de retard que s'il lui est impossible d'attendre le résultat des recherches entreprises par le voiturier, ou si cette attente doit entraîner un préjudice plus considérable que le remplacement.

(2) En ce sens : trib. com. Nantes 7 mars 1903 (dame Sartre c/ Cie P. O.), B. A. 1903.2.172. Ce jugement déclare que le remplacement « a constitué un avantage appréciable pour la demanderesse, lequel doit être considéré comme une indemnité suffisante pour les ennuis et retards dont elle a été victime », ce qui implique qu'à défaut de ce second élément du préjudice, l'indemnité eût été réduite en tenant compte de la différence du vieux au neuf. Dans le même sens : trib. com. Lille 29 avril 1912 (Mangin c/ Cie Nord), B. T. 1912.131,

(3) H. et L. MAZEAUD, III, N° 2404, note 5,

est donc l'exacte représentation du préjudice qu'il a subi. Sans doute le voyageur se trouve-t-il de ce fait réaliser un enrichissement aux dépens du voiturier. Mais cet enrichissement trouve sa cause dans l'inexécution du contrat de transport, dans la faute du voiturier, dont il est l'inéluctable conséquence : il n'existait pas pour le voyageur d'autre moyen d'effacer le dommage ; son enrichissement n'est donc ni injuste ni illégitime (1).

146. Il peut arriver que les bagages égarés soient retrouvés et restitués au voyageur qui, rentré en possession de ses anciens vêtements, conserve aussi les nouveaux. Ici encore, les tribunaux ont cru ne pouvoir admettre qu'un remboursement partiel des acquisitions effectuées : le remplacement dans ce cas n'a pas imposé une dépense supplémentaire, mais seulement anticipée, une simple avance sur des acquisitions futures et nécessaires ; le voyageur récupérera à l'usage une partie de la valeur des vêtements achetés par lui (2).

147. Cette solution appelle les mêmes réserves que dans l'hypothèse précédente. C'est par la faute du voiturier que le voyageur a été contraint de se procurer des vêtements

(1) Cf. H. et L. MAZEAUD, *loc. cit.* et N° 2402 ; trib. com. Nîmes 10 mars 1909 (Lardet c/ Cie P. L. M.), B. T. 1909.88 ; trib. com. Saint-Brieux, 16 février 1912 (Le Carpentier c/ ch. de f. Etat), B. T., 1912.47.

(2) Voy. Pau, 5 novembre 1918, cité *supra*, p. 135, note 1 ; Nîmes, 10 décembre 1918 (Cie P. L. M. c/ Paoli), B. T. 1919.42 ; trib. com. Lyon 15 novembre 1904 (Bourdeline c/ Cie P. L. M.), B. T. 1905.41 ; trib. com. Montauban 13 novembre 1908 (de la Boucherie c/ Cie Midi), *La Loi*, 12 décembre ; trib. civ. Dinan, 29 mars 1911, Pélissier c/ ch. de f. Etat), inédit ; trib. com. Nantes 26 novembre 1913, 15 mars 1919, 29 mars 1919, *Rec. Nantes*, 1914.1.170, 1920.1.193 et 22 ; trib. com. Toulouse 9 décembre 1920 (de Lafage c/ Cie Midi), inédit ; trib. civ. Seine, 26 juin 1923 (Bonvouloir c/ ch. de f. Etat), *Gaz. trib.*, 1923.2.632 ; trib. com. Marseille 28 mars 1933 (Martin c/ Cie P. L. M.), *Dor Sup.*, 1933.219.

neufs. Si les bagages lui avaient été livrés en temps voulu, il n'aurait pas eu besoin d'effectuer ces achats. C'est donc leur montant qu'il est en droit de réclamer au voiturier (1). L'avantage qu'il peut retirer de la conservation et de l'utilisation des vêtements neufs peut d'ailleurs être compensé par les inconvénients d'un remplacement précipité : prix plus élevés, vêtements non conformes aux goûts et aux habitudes de l'acheteur ; vêtements de confection à la place de vêtements sur mesures, etc... En tout cas, aucune déduction ne devrait être opérée si les vêtements que le voyageur s'était vu contraint d'acheter ne conservaient pour lui par la suite aucune utilité, soit qu'il s'agisse de vêtements d'usage peu fréquent, faisant double emploi avec les anciens (vêtements de cérémonie), soit de vêtements se démodant rapidement ou inutilisables au bout d'un court délai (vêtements d'enfants) (2).

148. D'ailleurs pour que le bénéfice résultant du remplacement soit légitime, il faut que le voyageur se soit bien trouvé dans l'obligation d'y procéder. L'indemnité serait à bon droit réduite par le juge si le prix des vêtements était excessif eu égard à la condition sociale du demandeur, à son genre de vie, etc..., ou si leur acquisition ne répondait pas à une nécessité (3).

149. *Quatrième règle : le voiturier n'est tenu que des dommages qui sont une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention.*

(1) Cf. trib. com. Condé-sur-Noireau 21 décembre 1896, cité *supra*, p. 132, note 2 ; trib. com. Vannes, 30 décembre 1907 (Legendre c/ Cie d'Orléans), B. T. 1908.29.

(2) trib. com. Nantes 31 janvier 1912 (Dugas c/ ch. de f. Etat), *Rec. Nantes* 1912.1.265.

(3) Voy. la plupart des décisions citées, p. 141, note 2. *Adde* : trib. com. Perpignan, 16 juillet 1909 (Nordnau c/ Cie Midi), B. T. 1909.188.

Cette règle, qui vient d'apporter un premier et fort équitable tempérament au principe de la réparation intégrale du dommage (*supra*, N^{os} 137 et suiv.), est la pure et simple application du principe général inscrit dans l'article 1151 du Code civil : le débiteur — qu'il s'agisse d'ailleurs de responsabilité contractuelle ou de responsabilité délictuelle — ne peut être tenu de supporter la suite indéfinie des dommages qui se rattachent, d'une manière plus ou moins hypothétique et lointaine, à l'inexécution de son obligation ; seuls lui incombent les dommages qui apparaissent comme la conséquence certaine, exclusive, de sa faute, parce qu'alors seulement existe, entre cette faute et le dommage, une relation de cause à effet, élément essentiel de toute responsabilité civile (1).

150. Des auteurs cependant ont en matière de bagages prétendu écarter l'application de l'article 1151 : « Car le voiturier ignore, en raison du défaut de déclaration lors de l'enregistrement (ou, s'ils sont gardés par le voyageur, à raison de ce qu'ils ne lui sont pas présentés), ce qu'ils contiennent ; dire, en conséquence, que la compagnie ne doit réparer que les suites directes du dommage, ce serait dire qu'elle n'a rien à réparer. » (2).

151. Cette opinion repose sur une confusion facile à apercevoir entre le dommage direct et le dommage prévisible (art. 1150).

Rechercher si le dommage est une conséquence directe de l'inexécution, c'est, nous venons de le voir, rechercher s'il existe un lien de causalité nettement établi entre la faute (l'inexécution) et le dommage. Ce lien de causalité n'exige évidemment pas que le contenu des bagages ait été

(1) Voy. sur le dommage indirect : PLANIOL et RIPERT, VII, N^{os} 859 à 861 ; H. et L. MAZEAUD, II, N^{os} 1666 et suiv.

(2) BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N^o 3573.

révélé au voiturier lors de l'enregistrement; ce dernier point n'a d'intérêt que pour la détermination du dommage prévisible, ce qui est une question toute différente.

L'absence de déclaration du contenu des colis ne permet donc pas de mettre à la charge du voiturier des dommages qui ne seraient pas la suite immédiate et directe de l'inexécution du contrat de transport : ce point n'a généralement fait aucun doute en doctrine (1) et la jurisprudence a eu maintes fois l'occasion de se prononcer en ce sens à propos du transport des bagages.

152. Ainsi un voyageur dont la malle a été égarée ne peut réclamer des dommages-intérêts sous prétexte que ce contretemps l'a obligé à renoncer à un voyage qui devait lui procurer un emploi des plus avantageux (2) : il n'est nullement certain que le demandeur aurait obtenu l'emploi désiré, s'il avait pu accomplir le voyage.

Un voyageur de commerce ne peut obtenir d'indemnité à raison de la perte de clientèle qu'il allègue avoir subi du fait de la privation de ses échantillons pendant plusieurs semaines (3), car un tel dommage peut provenir de causes entièrement étrangères au retard (crise économique, mécontentement de la clientèle, etc...).

A plus forte raison ne peut-il imputer au voiturier la responsabilité du retard survenu dans la reconstitution de sa collection par suite de l'incendie de la maison pour laquelle il voyageait (4) : un événement étranger au voiturier a ici concouru avec l'inexécution du contrat de transport à la

(1) Voy. JOUANETON, N° 109 ; JOSSEMAND, N° 966 (cf. N° 616). Cf. ROGER, N° 245 ; THALLER, I, N° 1190.

(2) Alger 7 décembre 1891 (Cie Transatl. c/ Larédo), D. 92.244, S. 92.2116.

(3) Caen 11 décembre 1901 (ch. de f. Ouest c/ Beudin), B. A. 1902. 2.95.

(4) Dijon 20 décembre 1900 (Bazaille c/ Cie P. L. M.), *Gaz. Pal.* 1901.1.406.

réalisation du dommage; celui-ci n'en supporte pas les conséquences.

153. *Cinquième règle : le voiturier n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée (C. Civ., art. 1150).*

Cette règle constitue la dérogation la plus importante au principe de la réparation intégrale du dommage. Aussi est-ce en l'invoquant que le voiturier essaie la plupart du temps, quand sa responsabilité est engagée, de se soustraire au paiement d'une indemnité, ou d'en faire réduire le montant. C'est aussi, de toutes les règles relatives à l'évaluation des dommages-intérêts, celle dont l'application soulève le plus grand nombre de difficultés.

154. On pourrait être tenté de croire, à la lecture de certains jugements ou arrêts, que la jurisprudence écarte l'application de l'article 1150 au contrat de transport des bagages : « Attendu, déclare la Cour de Cassation dans un arrêt du 26 octobre 1896 (1), dont la formule a été maintes fois reproduite depuis lors par les juridictions inférieures (2), que, à la différence du contrat de transport de marchandises isolées, lequel se constate par une lettre de voiture, acte écrit indiquant l'expéditeur, le destinataire et la nature des colis, les bagages accompagnant un voyageur et destinés à lui être remis sans aucun délai à l'arrivée du train, sont enregistrés pour reconnaître leur identité sans indication de leur propriétaire ni de la nature de leur contenu, sauf

(1) Req., 26 octobre 1896 (Cie P. L. M. c/ Vve Lavour), *D.*, 98.1.500, S. 97.1.237.

(2) Voy. par exemple : trib. com. Marseille 1^{er} février 1901 (Loeb et Nerson c/ Cie P. L. M.), *Rec. Mars.* 1901.1.181 ; trib. com. Saint-Etienne 22 mai 1903 (Klein c/ Cie P. L. M.), *La Loi* 7 juin ; trib. com. Lyon 3 mai 1907 (Faessel c/ Cie P. L. M.), *B. T.* 1908.48.

le cas exceptionnel où ils contiendraient des valeurs d'or ou d'argent, ou des marchandises précieuses, pour lesquelles il est d'une taxe surélevée (1) ; attendu que les *formalités abrégées déterminées par la compagnie elle-même s'imposent à tous les voyageurs et constituent les conditions de ce transport spécial auxquelles la compagnie ne pourra pas ensuite se soustraire pour soutenir, par l'invocation de l'article 1150 du code civil, qu'elle n'a pu prévoir le préjudice résultant de la perte ou du retard de restitution au voyageur des colis dont il ne voulait pas se séparer.* »

D'autres décisions, exprimant la même idée sous une forme un peu différente, constatant l'impossibilité où se trouve le voyageur de renseigner le transporteur sur les conséquences éventuelles de l'inexécution du contrat de transport par une déclaration qui ne serait pas acceptée par le voiturier, concluent que celui-ci, ayant empêché par son fait toute prévision du dommage, doit être considéré comme ayant implicitement renoncé à se prévaloir des dispositions de l'article 1150 du Code civil (2).

155. Nous ne croyons pas en réalité que ces décisions aient entendu — ce qui serait la conséquence logique de l'exclusion de l'article 1150 — imposer au voiturier la réparation de tout dommage, si énorme et inattendu soit-il, qui peut résulter de la perte, de l'avarie ou du retard des bagages (3), mais seulement interdire au voiturier de décliner

(1) Voir sur ce point, *infra*, N° 168 et suiv.

(2) Cf. Dijon 20 décembre 1900 (Bazaille c/ Cie P. L. M.), *Gaz. Pal.* 1901.1.406 (motifs) ; Toulouse 27 février 1905 (Cie Midi c/ Passicos), *D.* 1908.2.398, *S.* 1905.2.178 ; trib. civ. Seine 10 juillet 1906 (Madison-Durand c/ Cie Nord), *B. T.* 1906.120 ; trib. civ. Seine 26 février 1923 (Bonvouloir c/ ch. de f. Etat), *Gaz. Trib.* 1923.2.632 ; trib. com. Rouen 9 janvier 1928 (Szezupack c/ ch. de f. Etat), *Rec-Hâvre* 1928.2.57.

(3) Plusieurs des décisions précitées, après avoir déclaré l'article 1150 inapplicable, modèrent en fait les dommages-intérêts en se fondant, soit sur la faute du voyageur (trib. civ. Seine, 10 juillet 1906),

la responsabilité de tout dommage dont il ne lui aurait pas été possible en fait, d'après les circonstances de l'enregistrement, d'envisager la réalisation éventuelle. Cela revient en somme à reconnaître que le dommage prévisible doit s'apprécier *in abstracto* et non pas *in concreto* (cf. *infra*, N° 159), mais n'implique pas que le voiturier soit tenu d'une manière illimitée des conséquences de l'inexécution du contrat de transport : il y a en effet, nous le verrons, des dommages qui peuvent être prévus, même à défaut de toute indication lors de la prise en charge, parce qu'ils sont la suite *normale* de l'inexécution, et d'autres qui, à raison de leur caractère *exceptionnel*, sont restés en dehors des prévisions qu'a pu faire le voiturier quand aucun avertissement spécial ne lui a été donné à ce sujet au moment de l'enregistrement ; de ces derniers le voiturier ne répond pas, et il importe peu que les « formalités abrégées » de l'enregistrement ne permettent pas d'attirer son attention sur ce point : ces formalités ne sont pas déterminées « par la compagnie elle-même », mais par les *tarifs*, dispositions réglementaires dont l'observation s'impose aux compagnies comme aux voyageurs, et auxquelles il n'est pas permis de déroger, de sorte que le voiturier ne pourrait pas, même s'il le désirait, organiser une déclaration du contenu des bagages, de leur valeur, etc..., que les tarifs ne prévoient pas (1) ; ces formalités d'ailleurs ne sont pas établies dans l'intérêt exclusif du voiturier, mais dans l'intérêt commun des voyageurs et du voiturier ; on ne saurait donc voir là une renonciation aux dispositions de l'article 1150 (1) : il faut au contraire poser

soit sur l'exagération de la demande (trib. civ. Seine, 26 février 1923) ou l'insuffisance de preuve du dommage (Toulouse, 27 février 1905).

(1) Il en est autrement, en matière de transport par chemin de fer, pour les objets dont la valeur excède 300 (actuellement 1.000) francs le kilogramme : voy. art. 8 Cond. applic. tarifs G. V., et cf. sur les conséquences qui en résultent au point de vue de l'évaluation des dommages-intérêts, *infra*, N° 171.

en principe que « l'étendue de cette responsabilité [la responsabilité du voiturier pour les bagages], qui a sa cause juridique dans le contrat de transport, est régie par les règles générales relatives aux dommages-intérêts dus en cas d'inexécution des obligations; que notamment, en conformité de l'article 1150 du Code civil, et sauf le cas de dol, le voiturier n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus, ou on a pu prévoir, lors du contrat » (2).

156. L'article 1150 s'applique quel que soit le fait qui engage la responsabilité du voiturier : on ne saurait permettre à celui-ci de l'invoquer en cas de retard et le lui interdire en cas de perte, car la loi ne fait pas cette distinction (3).

157. Elle ne distingue pas non plus, ainsi qu'on l'a prétendu (4), entre les dommages-intérêts qui compensent la perte subie et ceux qui compensent le gain manqué, lesquels seraient seuls limités par les prévisions du voiturier. Cela est d'autant plus certain que l'article 1150 apporte une restriction au principe posé par l'article 1149, lequel prévoit ces deux éléments des dommages-intérêts.

158. Enfin l'article 1150 ne distingue pas entre la *cause*, c'est-à-dire la nature, le genre de dommage, et sa *quotité*, c'est-à-dire son chiffre. Le voyageur ne peut réclamer aucune indemnité, non seulement quand le dommage était impré-

(1) Cf. les motifs de Paris, 15 juin 1912 (Cie P. L. M. c/ Fréchou), *Gaz. Pal.* 1912.1.402.

(2) Civ. 29 décembre 1913 (Cie P. L. M. c/ Rouquier), *D.* 1916.1.117, *S.*, 1916.1.3. Cf. pour l'affirmation du principe : Civ., 29 janvier 1919, *Ann. ch. de f.* 1919.1.103, *D.* 1926.1.228, rejetant le pourvoi contre Paris, 15 juin 1912, précité; Req., 23 mai 1922 (Durel et Boulègue c/ Cie P. L. M.), *Ann. ch. de f.* 1923.1.82, *D.* 1926.1.239.

(3) Civ., 29 décembre 1913, précité, cassant Nîmes, 26 mai 1909, *B. A.* 1910.2.101.

(4) BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N° 3580, p. 909.

visible dans sa cause, c'est-à-dire quand le voiturier ne pouvait supposer que l'inexécution du contrat (ou le retard) aurait pour conséquence le dommage dont se plaint le demandeur, mais aussi quand le dommage était imprévisible dans sa quotité, c'est-à-dire quand le voiturier ne pouvait en prévoir le montant. C'est ce que la Cour de cassation a jugé dans un arrêt rendu à propos d'un transport de marchandises (1), dont la solution doit évidemment être généralisée, car elle est commandée tant par le texte de l'article 1150 (qui ne fait aucune allusion à la cause du dommage), que par un motif rationnel (la quotité du dommage est inséparable de la cause qui l'a produit) et par les origines historiques de l'article 1150 (2).

159. *Appréciation in abstracto : imprévisibilité tenant à l'observation du contrat.*

« La prévisibilité du dommage doit s'apprécier *in abstracto*. Il n'est pas question dans l'article 1150 du dommage que le débiteur a pu prévoir, ce qui nécessiterait une appréciation *in concreto*, mais du dommage qu'« on a pu prévoir ». « On », ce n'est pas le débiteur, c'est le type abstrait du bon père de famille, de l'homme prudent et avisé. L'appréciation de la prévisibilité se fait comme celle de la faute...

Il en résulte que si l'importance du dommage subi par le créancier tient à ce que celui-ci n'a pas observé les clauses du contrat, le débiteur est déchargé. Un contractant prudent

(1) Cas. civ., 7 juillet 1924 (Sté des Usines Vermot c/ Cie P. L. M.), D. 1927.1.119, S. 1925.1.321, note LESCOT.

(2) Voy. sur ces différents points : LESCOT, note précitée. *Contra* : BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, *loc. cit.* Cf. COLIN et CAPITANT, II, 7^e éd., N° 105 : ces auteurs trouvent « assez logique » l'opinion qui se contente de la prévisibilité de la cause du dommage, mais ils proposent de la tempérer, au cas de perte d'un bagage contenant des objets de valeur, en disant que « le voyageur a commis une faute en négligeant d'avertir le transporteur de la valeur exceptionnelle des objets qu'il lui confiait. »

et avisé ne pouvait pas en effet prévoir que son cocontractant n'observerait pas le contrat. » (1).

160. Supposons par exemple — le cas s'est fréquemment présenté avant la récente modification de l'article 8 (dernier alinéa) des Conditions d'application des tarifs généraux G. V. — qu'un voyageur introduise dans ses bagages enregistrés pour un train express ou rapide des objets qui en sont exclus comme n'étant pas destinés à l'usage personnel du voyageur ou de sa famille (cf. *supra*, n° 10). Les bagages sont perdus, avariés ou parviennent en retard à destination. Le voyageur a contrevenu au contrat en les faisant enregistrer comme bagages. Un transporteur prudent et avisé ne pouvait pas prévoir que le voyageur lui remettait des objets qui n'étaient pas destinés à son usage personnel, puisque cette remise est interdite. Le dommage était imprévisible. La compagnie n'en est pas tenue (2).

161. Autre exemple, de nature à se rencontrer fréquemment depuis qu'une déclaration *ad valorem* est exigée par les tarifs pour les bagages transportés par chemin de fer

(1) H. et L. MAZEAUD, III, N° 2382.

(2) *Sic* · H. et L. MAZEAUD, *loc. cit.*, : « Plus exactement, déclarent ces auteurs, la compagnie n'est tenue que dans les limites de la prévisibilité, c'est-à-dire jusqu'à la valeur normale d'objets destinés à l'usage personnel du voyageur. » Ce correctif est inadmissible. L'imprévisibilité ne tient pas à la valeur des bagages, mais au fait qu'ils contenaient des objets qui n'étaient pas à l'usage personnel du voyageur ou de sa famille. Le voiturier ne doit donc aucune indemnité, même si la valeur n'a rien d'anormal. — Des arrêts cependant avaient cru pouvoir décider que la faute commise par le voyageur en faisant enregistrer comme bagages des objets destinés à son usage personnel, ne faisait pas disparaître la responsabilité de la compagnie, mais permettait de lui réclamer une indemnité correspondant au dommage qu'elle avait pu prévoir en contractant : Paris (5^e Ch.), 26 décembre 1924 (Greilsammer c/ Cie Est), inédit, et 16 juillet 1929 (Cie P. L. M. c/ Hibernie), *Gaz. Pal.* 1929.2.658. Le second de ces arrêts a été cassé : Civ., 10 juillet 1934, *Gaz. Pal.*, 10 octobre.

(cf. *infra*, N° 170) : un voyageur omet de faire la déclaration prescrite; les bagages sont perdus; la compagnie ne doit pas la valeur des objets non déclarés; elle ne pouvait prévoir que les bagages contenaient les objets dont le remboursement lui est demandé, puisqu'aux termes des tarifs *ces objets ne peuvent être transportés comme bagages que moyennant une déclaration de valeur*, et qu'aucune déclaration n'a été faite.

161 ^{bis}. Tout au moins en est-il ainsi pour l'or, l'argent, le plaqué d'or, le mercure, le platine, les papiers-valeurs, qui sont soumis à une déclaration à raison de leur nature même. S'il s'agissait d'objets exclus du transport à raison seulement de leur valeur (ce sont tous les objets, autres que ceux qui viennent d'être indiqués, dont la valeur est supérieure à 300 francs le kilogramme) (1), le voiturier serait tenu du dommage jusqu'à concurrence de cette somme : il ne pouvait prévoir qu'il transportait des objets dont la valeur excédait 300 (actuellement 1.000) francs le kilogramme (2).

162. Mais le voiturier ne pourrait refuser le paiement d'une indemnité s'il savait que les bagages contenaient des objets dont le transport est interdit, ou des objets soumis

(1) Aux termes du tarif, ce chiffre est porté à 1.000 francs tant que la majoration ne sera pas inférieure à 370 %.

(2) *Sic* : Lyon, 2 mai 1923 (Cie P. L. M. c/ Durel et Boulègue), inédit : « En l'absence de toute déclaration spéciale faite par les voyageurs, la Cie P. L. M. ne saurait être tenue de rembourser les bagages perdus à un prix supérieur à celui fixé par ses tarifs régulièrement homologués ; il y a lieu dès lors de déclarer satisfaisante sa dernière offre de payer les 25 kg. à raison de 300 francs le kg., soit au total 7.500 francs. » — Dans le même sens : Bordeaux, 12 novembre 1930 (Cie P. O. c/ Fourcade et Lescène), inédit. Cf. pour les objets expédiés aux conditions du tarif G. V., N° 110 : Aix, 2 juin 1926 (Cie P. L. M. c/ Gibaud), inédit ; et pour les expéditions G. V. : Paris, 10 mai 1926 (Cie P. L. M. c/ époux Aubignat), inédit. *Adde* les décisions rapportées *Gaz. Pal.*, Tables, 1925-1930, V° *Chemins de fer*, N° 445 à 454.

à une déclaration de valeur qui n'aurait pas été faite. Le dommage n'aurait en pareil cas rien d'imprévu, puisque le voiturier connaissait l'irrégularité commise et avait néanmoins accepté les colis (1).

Le voiturier ne pourrait pas non plus invoquer l'imprévisibilité du dommage s'il avait été causé par son dol (2).

163. Comment déterminer le préjudice que le voiturier a prévu ou pu prévoir en contractant ?

Un premier système consiste à rechercher, dans le cas particulier à propos duquel s'élève le litige, quelles indications le voiturier possédait lors de la prise en charge, ou pouvait trouver dans les circonstances de l'enregistrement, relativement au contenu des colis, à leur valeur, à la profession du voyageur, etc... Ainsi la forme et l'aspect des bagages (*marmottes* des voyageurs et représentants de commerce) (3), leur poids (4), leur emballage sommaire ou l'absence d'emballage (5), les relations d'affaires qui existaient entre le voyageur et le voiturier (6), la classe em-

(1) Voy. en ce sens, pour le cas où la nature des colis est révélée par leur aspect : Paris (5^e Ch.), 16 mai 1924 (Dofny c/ Cie Est), *B. A.*, 1925.2.98, *Gaz. Trib.* 1924.2.616.

(2) trib. com. Antibes, 28 novembre 1903 (Tixier c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1904.12.

(3) trib. com. Saint-Etienne, 30 mai 1900 (Levy fils et René Wolff c/ Cie P. L. M.), *La Loi*, 24 octobre ; trib. com. Saint-Etienne, 22 mai 1903 (Klein c/ Cie P. L. M.), *La Loi*, 7 juin ; trib. com. Lyon, 2 février 1912, *B. T.*, 1913.47 ; trib. com. Cahors, 12 janvier 1923 (Combet c/ Cie P. O.), *Gaz. Pal.*, 1923.1.433 ; trib. com. Auxonne, 14 août 1922 (Sauze c/ Cie P. L. M.), *Gaz. Pal.* 1922.2.734.

(4) trib. com. Tarare 12 février 1907 (Vesin c/ Cie Saint-Victor-Thizy), *B. T.*, 1907.89.

(5) trib. com. Seine, 31 octobre 1906 (Fraipont c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1910.186.

(6) Besançon, 3 juin 1929 (Dalloz c/ Bellier et Laperrière), *B. T.*, 1929.81. Cf. Lyon 26 mars 1924 (Cie P. L. M. c/ Dumond), *B. T.*, 1924.94.

pruntée par le voyageur (1), le titre utilisé pour l'enregistrement des bagages (2), sont autant de circonstances ou indices susceptibles, dans cette opinion, d'éclairer le voiturier sur les conséquences de l'inexécution éventuelle de ses obligations, et qui l'empêchent d'invoquer l'imprévisibilité du dommage.

Par contre lorsqu'aucun indice ne révélait au moment de l'enregistrement la nature et la valeur des bagages, la qualité du voyageur et le but du voyage, le voiturier ne peut être tenu que dans la proportion de la valeur usuelle d'objets à l'usage personnel du voyageur : il ne pouvait supposer que les bagages se composaient d'autres choses que des objets nécessaires à l'accomplissement du voyage (3).

Ainsi lorsque rien dans l'aspect d'un colis ne décelait au moment de l'enregistrement qu'il appartenait à une couturière voyageant avec ses modèles de commerce, le voiturier n'a pu prévoir qu'en cas de perte du bagage sa responsabilité s'étendrait aux bénéfices commerciaux dont serait privée la voyageuse (4).

La notion de faute du voyageur apparaît ici concurremment avec celle d'imprévisibilité du dommage : le voyageur aurait dû donner à ses bagages un aspect susceptible d'attirer

(1) trib. com. Seine 24 décembre 1919 (Serveyres c/ ch. de f. Etat), *B. T.*, 1920.30.

(2) trib. com. Lyon, 4 septembre 1906 (Di Segni c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1908.184 ; trib. com. Seine., 10 juin 1911 (Fréchou c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1911.140 ; trib. com. Seine 18 février 1914 (De Vallat c/ Cie Midi), *B. T.*, 1914.110 ; Lyon, 15 février 1923, *Gaz. Pal.*, Tables, 1920-1925, V^o chemins de fer, N^{os} 67 et 68.

(3) *Sic* : trib. com. Seine, 30 novembre 1901 (Horowicz c/ ch. de f. Ouest), *La Loi*, 14 janvier 1902 ; Pau, 16 janvier 1903 (Cie Midi c/ Puyôu), *B. A.*, 1908.2.76 ; Montpellier 12 janvier 1922 (Cie Midi c/ Besse), *B. A.*, 1924.2.229.

(4) trib. com. Seine, 27 mai 1920 (dame Rivière c/ Cie P. L. M.), *Gaz. Pal.*, 1921.1.76. Cf. trib. com. Nantes, 21 février 1903 (dames Gibert et Tessier c/ Cie P. O.), *B. A.*, 1903.2.169 ; Douai, 27 mars 1907 (Cie Nord c/ Delbar), *B. A.*, 1908.2.15.

l'attention sur la valeur de leur contenu ; il aurait dû signaler les conséquences qui résulteraient de la perte, de l'avarie ou du retard ; il n'a pas mis le voiturier à même de prévoir le dommage, et il ne peut en réclamer réparation, ou n'a droit qu'à une indemnité restreinte (1).

163. Cette application de l'article 1150 est, selon nous, erronée et ne peut conduire qu'à des résultats arbitraires (2).

Les voyageurs peuvent placer dans leurs bagages tous les objets dont l'enregistrement n'est pas interdit par les tarifs (cf. *supra*, N° 5), et ils n'ont ni l'obligation ni en général

(1) Voy. les décisions citées *supra*, p. 111, note 2. Cf. trib. com. Nantes, 21 février 1903, précité : « La compagnie, en prenant charge d'une malle... pour laquelle aucune déclaration spéciale n'a été faite, n'a pu supposer que ladite malle renfermait des marchandises destinées à être vendues. » ; — Paris, 12 mars 1932, *Rep. Commaille*, 1932, 1^{re} partie, N° 10.613 : le chemin de fer ne doit pas d'indemnité à un coureur cycliste qui, par suite du retard de sa bicyclette enregistrée comme bagages, s'est trouvé empêché de participer à une épreuve sportive, alors que le voyageur « avait négligé d'indiquer qu'il s'agissait d'une bicyclette destinée à servir à un coureur professionnel. »

(2) La jurisprudence elle-même en fournit la preuve. Saisi de la demande en dommages-intérêts d'un voyageur de commerce pour perte d'une valise contenant de la bijouterie en or, le tribunal de commerce de la Seine (jugement du 10 juin 1911, précité) condamne la compagnie au paiement d'une indemnité de 60.000 francs représentant, jusqu'à concurrence de 57.460 francs, la valeur des bijoux : « En enregistrant la valise de Fréchou [le voyageur] sur le vu d'un billet délivré par elle sur la remise d'une carte de demi-tarif (G. V. 101), carte ordinairement employée par les voyageurs de commerce, la Compagnie P. L. M. a pu prévoir la qualité de Fréchou, et que le colis remis pouvait contenir des échantillons d'une valeur même élevée. » Sur appel de la Compagnie, la Cour de Paris (arrêt du 15 juin 1912, précité) réduit l'indemnité à 2.500 francs en déclarant que « les 57.460 francs de bijoux... étaient contenus dans un sac de cuir de forme ordinaire, du poids de 15 kg. ; que rien ne pouvait faire présumer à la Cie la valeur considérable et exceptionnelle de son contenu. » Le pourvoi formé contre cet arrêté a été rejeté par la Cour de cassation : Civ., 29 janvier 1919, précité.

la possibilité de déclarer la nature et la valeur de leurs bagages, leur profession, le but de leur voyage, etc... On ne saurait leur reprocher d'avoir manqué à une obligation qui ne leur incombait pas, ni d'avoir omis une précaution qu'il leur était impossible de prendre.

Les déductions que le voiturier prétendait avoir tirées de l'aspect des colis, de leur poids, de leur emballage, de la classe du billet, etc..., sont purement illusoires. Ces circonstances ne renseignent pas plus le voiturier sur la valeur des colis que l'aspect et la mise du voyageur ne révèle sa profession, sa condition sociale, sa situation de fortune, etc...

« Le système de la jurisprudence aurait presque pour conséquence logique d'obliger les voyageurs à donner à leurs personnes et à leurs bagages des apparences de luxe pour sauvegarder éventuellement leurs droits. Il y a encore un inconvénient plus grave que cet encouragement à l'immodestie extérieure, c'est d'ouvrir la voie aux injustices. Voici, en effet, deux commis-voyageurs dont les malles contiennent des échantillons. Peut-on admettre sans protester que l'un d'eux puisse espérer une réparation plus complète que son collègue en cas de perte, avarie ou retard des colis, parce que la forme de ses malles, son aspect, et peut-être son verbe plus exubérant et jovial laissent moins de doute sur sa profession ? » (1).

164. Les apparences ne suffisent donc pas à créer l'imprévisibilité; le transporteur ne peut s'appuyer sur des signes extérieurs pour limiter la prévisibilité du dommage (2). Est-ce à dire, puisque le voyageur peut placer dans ses bagages tous les objets qu'il lui convient, que le voiturier doit en contractant prévoir un dommage illimité, et répond de la valeur intégrale des bagages ou du préjudice causé par

(1) JOUANETON, N° 107.

(2) H. et L. MAZEAUD, III, N° 2387.

l'inexécution du contrat de transport ? (1). Cette opinion ne peut être suivie, car elle ne tient pas compte de l'article 1150 et paraît peu conforme à l'intention véritable des contractants, ou tout au moins de l'un d'eux, le voiturier. Sans doute celui-ci sait que les voyageurs ont des professions et des conditions sociales très différentes et se déplacent pour les raisons les plus diverses. Sans doute il sait que la nature et la valeur des bagages varie à l'infini et que l'inexécution du contrat (ou le retard) est susceptible de causer à son client un préjudice considérable. Mais l'article 1150 ne met pas à la charge du débiteur, et celui-ci n'a pas entendu garantir tous les dommages que l'inexécution rend possibles, et qui, étant possibles, auraient toujours pu être prévus : le dommage dont le voiturier répond est celui-là seulement qui peut être considéré comme la suite *normale* de l'inexécution, par opposition au dommage *exceptionnel* (2).

165. Ainsi le voiturier a dû prévoir qu'il ne prenait pas seulement en charge des objets de valeur courante, mais que certains colis, pouvant être normalement enregistrés comme bagages, renfermeraient des objets de valeur plus ou moins considérables (3). Il appartient alors aux tribunaux de rechercher, d'après les circonstances de la cause, eu égard à la situation du voyageur, à sa profession, au but et aux conditions du voyage, le préjudice résultant de la perte d'un ou de plusieurs des colis, que le voiturier pouvait prévoir en contractant (4) ; et comme il a été impossible au voyageur

(1) En ce sens: JOUANETON, N^{os} 107 et 108 (qui tempère d'ailleurs cette idée par celle de faute du voyageur). Cf. AUBRY et RAU, V, § 373, p. 639-640 ; COLIN et CAPITAN, *loc. cit.* ; H. et L. MAZEAUD, III, N^o 2388.

(2) Voy. sur cette distinction : PLANIOL et RIPERT, VII, N^o 862.

(3) Cas. Req., 11 janvier 1928 (Cie P. O. c/ Pecqueur), *D.*, 1930.1.88, *Gaz. Pal.*, 1928.2.37. Cf. Civ., 29 décembre 1913, précité.

(4) Cf., outre les arrêts cités à la note précédente : Cas. Req., 25 mars 1912 (ch. de f. Etat c/ Salmon), *D.*, 1913.1.341, *Gaz. Pal.*, 1913.1.604,

de déclarer préalablement sa qualité, le but de son voyage et le contenu de ses colis, ces justifications peuvent être faites après coup, judiciairement, avec la même efficacité que si elles avaient figuré dans le bulletin d'enregistrement (1).

166. Cependant il y a des dommages qui, même lorsqu'ils sont en rapport avec la situation sociale du voyageur, sa profession, le but de son voyage, etc..., ne sauraient être mis à la charge du voiturier, parce qu'ils excèdent le montant de la réparation que celui-ci pouvait raisonnablement envisager. Ainsi on admettrait difficilement qu'un bijoutier voyageant pour son commerce pût obtenir le prix de diamants valant plusieurs millions, ou un banquier le prix de plusieurs dizaines de millions, contenus dans une malle ou valise transportée comme bagages, alors qu'aucune circonstance ne permettait au transporteur de connaître l'ordre de grandeur du risque qu'il prenait en charge. Ce sont là des dommages de caractère exceptionnel, dont le voiturier ne répond pas.

167. De même s'il est des causes normales de dommages qui ont dû entrer dans les prévisions du voiturier (2), on ne saurait exiger de celui-ci la prévision de tous les dom-

Lyon, 2 juin 1919 (Ratelade c/ Cie P. L. M.), *B. A.*, 1920.2.198. Rapp. Conseil d'Etat, 12 juin 1925 (Grandclément), *D.*, 1927.3.41, note Jean DEVAUX : « Considérant qu'il résulte de l'instruction que la valeur globale des objets perdus... n'excédait pas celle du *bagage normal correspondant à la situation sociale de la requérante.* »

(1) Req. 26 octobre 1896, précité.

(2) Il en est ainsi des frais occasionnés par l'attente ou la recherche des bagages en retard, du trouble éprouvé par le voyageur dans l'exercice de sa profession ou dans ses projets, des gains manqués par un commerçant ou un voyageur de commerce, etc... Voy. Caen, 11 décembre 1901 (Cie Ouest c/ Beudin), *B. A.*, 1902.2.95 ; trib. com. Seine, 4 mars 1910 (Blanchard c/ Cie P. O.), *B. T.*, 1910.87 ; 12 novembre 1910 (Dumont c/ ch. de f. Etat), *Le Droit*, 29 janvier 1911 ; 24 février 1911 (Flaviat c/ ch. de f. Etat), *B. T.*, 1911.91 ; 16 août

images infiniment variées que peut causer aux voyageurs l'inexécution, ou le retard dans l'exécution, du contrat de transport des bagages.

Ainsi on se demande si le voiturier peut prévoir les indemnités de résiliation que son client aura éventuellement à payer comme conséquence de la perte, de l'avarie ou du retard (1).

De même on admet en général que les variations des cours, et les dommages qui en résultent: remplacement plus onéreux en cas de hausse, diminution des bénéfices en cas de baisse, sont des événements prévisibles pour le voiturier (2). Il en serait autrement si ces fluctuations, au lieu de tenir à des circonstances d'ordre général et d'une certaine durée, provenaient de circonstances passagères et accidentelles, ou si, par leur amplitude ou leur soudaineté, elles avaient déjoué tous les calculs (3).

168. *Responsabilité à raison du transport des objets précieux. De la déclaration ad valorem des objets valant*

1928 (Petitjean c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1928.131 ; 13 novembre 1930 (Chauvergne c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1931.36 ; 14 janvier 1932 (Fourmestiaux c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1932.70 ; 21 mars 1933 (Tykouskier c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1933.83 ; trib. com. Avignon, 3 janvier 1908 (De Lubac c/ Cie P. L. M.), *B. T.* 1908.72 ; trib. com. Lisieux, 14 décembre 1909 (Besson c/ ch. de f. Etat), *B. T.*, 1910.58 ; trib. com. Lyon, 6 juin 1929 (Elikann c/ Cie P. L. M.), *Gaz. jud. et com. Lyon*, 1930.91.

(1) En ce sens : JOUANETON, N° 102 *in fine* ; cf. Paris, 16 décembre 1933, précité : trib. com. Lyon, 13 mai 1935 (Forel et Martin c/ Cie P. L. M.), *Gaz. jud. et com. Lyon*, 9 octobre 1935. *Contra* : H. et L. MAZEAUD, III, N° 2389 *in fine*.

(2) Consulter : FRANCIS SAUVAGE, *La responsabilité des hausses ou baisses des cours en cas de retard à la livraison*, *Rev. dr. marit. comp.*, XV. 1. *Addé* : Lyon, 2 juin 1919 (Ratelade c/ Cie P. L. M.), *S.* 1920.2. 75 (sol. impl.) ; trib. com. Seine, 21 mars 1933, précité ; Paris, (5^e Ch.), 6 juin 1930 (ch. de f. Etat c/ Martin), *B. T.*, 1932.105 ; trib. com. Seine, 29 avril 1932 (Sté Auto-traffic c/ Cie P. L. M.), *B. T.* 1932.129.

(3) Cf. FRANCIS SAUVAGE, *op. cit.*, p. 13.

plus de 1000 francs le kilogramme (art. 8 Cond. applic. tarifs G. V.).

Le litige entre le voyageur et le voiturier porte fréquemment sur le remboursement des objets de valeur (or, argent, bijoux, objets d'art, billets de banque, etc...) contenus dans les bagages. Nous retrouvons, en ce qui concerne l'évaluation des dommages-intérêts, les trois tendances précédemment exposées (cf. *supra*, N^{os} 163 et suiv.).

169. Une difficulté est pendant longtemps venue compliquer ici la question. On se demandait si les objets précieux contenus dans les bagages n'étaient pas soumis à la déclaration *ad valorem* prescrite par l'article 16 des tarifs généraux G. V. (art. 1^{er}, § 4, de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898) au cas de transport en messagerie des finances, valeurs et objets d'art. Une importante partie de la jurisprudence se prononçait en ce sens et refusait toute indemnité au voyageur qui n'avait pas fait la déclaration prescrite (1). Les adversaires de cette opinion, invoquant le principe d'interprétation stricte des tarifs, répondaient à juste titre que le texte précité visait les objets *expédiés* isolément comme articles de messagerie, les *expéditions* proprement dites, non les bagages accompagnant un voyageur, lequel n'est pas un expéditeur; que d'ailleurs, tandis que la déclaration est imposée, pour les transports en messagerie, par un texte formel (art. 48 Cond. applic. tarifs G. V.), aucun règlement ne fait mention de cette formalité en matière de bagages; que même l'article 48, précité, l'écarte expressément, qui dispose : « Toute expédition, *sauf pour les bagages*, doit être accompagnée d'une déclaration... » : qu'enfin, à sup-

(1) Voy. les arrêts cités par JOSSERAND, p: 1014, note 2. *Adde* : Lyon, 2 mai 1923 (Cie P. L. M.) c/ Durel et Boulègue, inédit ; Bordeaux, 12 novembre 1930 (Cie P. O. c/ Fourcade et Lescène), inédit ; trib. com. Châteauroux, 20 novembre 1920 (Dabin c/ Cie P. O.), inédit ; trib. com. Nice, 30 novembre 1923 (Cavalli c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1924.117.

poser qu'une déclaration fût obligatoire, aucune mesure n'était prise, aucune organisation prévue pour la recevoir. Aussi nombre d'auteurs et de décisions judiciaires, la Cour de cassation elle-même dans le dernier état de sa jurisprudence, estimaient-ils qu'aucune déclaration n'était imposée aux voyageurs (1).

170. Cette controverse a pris fin en 1929 par l'introduction dans les tarifs d'une disposition créant expressément l'obligation d'une déclaration *ad valorem* en ce qui concerne les bagages. C'est l'article 8, alinéa 4, des Conditions d'application des tarifs généraux G. V., ainsi conçu :

« L'or et l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, le plaqué d'or, le mercure, le platine, les papiers-valeurs, ainsi que les objets dont la valeur dépasse 300 francs (2) le kilogramme : bijoux, broderies, dentelles, pierres précieuses, objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art), etc..., *ne peuvent être transportés comme bagages que moyennant une déclaration de valeur* et le paiement d'une taxe de transport calculée d'après le tarif fixé par l'article 16 des présents tarifs généraux, et sous réserve que ces bagages seront présentés conformément aux prescriptions du règlement sur le mode de conditionnement des objets de valeur et finances. »

(1) En ce sens : JOSSEKAND, N° 969 ; JOUANETON, N° 108 ; AUBRY et RAU, V, § 373, p. 640-641, texte et notes 18 et 18 *ter* ; BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N° 3580 ; Req. 25 mars 1912 ; Civ. 29 décembre 1913 ; Civ., 29 janvier 1919 ; Req., 11 juin 1928 ; Paris, 15 juin 1912 ; Lyon, 2 juin 1919, précités ; Bordeaux, 4 novembre 1912 (Cie Midi c/ Salobert), *Gaz. Pal.*, 1913.1.25 ; Lyon, 26 mars 1924 (Cie P. L. M. c/ Dumond), *B. T.*, 1924.94 ; trib. com. Lyon, 4 septembre 1906 ; trib. com. Seine, 31 octobre 1900 ; trib. civ. Cahors, 12 janvier 1923 ; trib. com. Rouen, 9 janvier 1928, précités ; trib. com. Seine, 14 août 1909 (Galico c/ ch. de f. Etat), *La Loi*, 23 octobre ; trib. com. Lille 29 avril 1912 (Mangin c/ Cie Nord), *B. T.*, 1912.131.

(2) Ce chiffre est porté à 1.000 francs tant que la majoration ne sera pas inférieure à 370 % (renvoi du tarif).

171. La question de l'évaluation des dommages-intérêts se trouve ainsi de beaucoup simplifiée.

Le voyageur a-t-il omis de faire la déclaration prescrite par les tarifs ? L'article 1150 du Code civil lui interdit, nous l'avons vu (cf. *supra*, N° 161), de réclamer une indemnité supérieure à 1000 francs par kilogramme pour les objets non déclarés. Pour l'or, l'argent, le plaqué or, le mercure, le platine, les papiers-valeurs, il n'a même droit à aucun dédommagement.

La déclaration de valeur a-t-elle au contraire été régulièrement faite ? C'est elle qui, venant « préciser et concrétiser l'opinion légitime du risque contractuel » (1), fixe le montant de la réparation due par le voiturier : celui-ci est responsable, jusqu'à concurrence de la valeur déclarée, du dommage causé par la perte ou la détérioration des objets contenus dans les bagages ; le voyageur a lui-même, par l'indication de la valeur des colis, tracé la limite de la responsabilité du voiturier, qui, hors le cas de dol, ne saurait être franchie (2).

172. *Effets du dol et de la faute lourde.* Le voiturier doit réparer l'intégralité du dommage, même s'il n'a pu le prévoir en contractant, lorsque ce dommage provient de son dol (3).

Le dol des préposés du voiturier produit le même effet (4).

(1) JOSSERAND, N° 617.

(2) *Sto* : JOSSERAND, *loc. cit.* (cf. N°s 314 et 643-2°) ; BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N° 3683 ; LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 613 ; ROGER, N° 239 ; Cas. Civ., 17 mai 1892 (Cie Nord c/ Viel), *D.*, 92.1.526. Cf. art. 17, al. 3, Cond. applic. tarifs G. V. : « En cas de perte, les administrations ne sont pas tenues de rembourser au-delà de la somme déclarée. »

(3) JOUANETON, N° 109 ; BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N° 3582 ; JOSSERAND, N°s 966 et 969.

(4) JOUANETON, *loc. cit.* ; BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, *loc. cit.* ; JOSSERAND, N° 966, précité, et p. 1.028, note 3 ; LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 713 ; trib. com. Saint-Etienne, 5 février 1902, précité.

En vain prétendrait-on que le dol est essentiellement personnel et ne peut être relevé qu'à l'encontre de son auteur ; les soustractions dont les employés du voiturier se rendent coupables pourraient engager la responsabilité de ce dernier, mais celui-ci ne saurait être considéré comme étant personnellement l'auteur d'un dol et condamné à des dommages-intérêts qu'il n'aurait pas prévus lors du contrat (1) : le voiturier, comme tout contractant, qui charge ses préposés de l'accomplissement de ses obligations, est représenté par ceux-ci dans l'exécution du contrat : « Le préposé, le représentant ne sont que des instruments entre les mains du commettant et du représenté. Tout se passe comme si le commettant ou le représenté agissait lui-même. Il se produit une véritable confusion entre le commettant et le préposé, entre le représenté et le représentant. Juridiquement, au moins à l'égard des tiers, il n'y a pas un commettant et un préposé, un représenté et un représentant, mais une seule personne, le responsable. » (2). Par suite, quand le préposé chargé d'exécuter l'obligation du commettant ne l'exécute pas, le commettant est censé avoir manqué lui-même à son obligation ; la faute de son préposé s'identifie avec la sienne, et il est responsable des actes, même dolosifs, accomplis par son préposé, dans la mesure où il en serait tenu s'il en était personnellement l'auteur (3).

173. Au dol on assimile généralement la faute lourde (du voiturier ou de ses préposés) : *culpa lata dolo aequiparatur* (4).

Ainsi a été considéré comme une faute lourde le fait par une compagnie de navigation d'avoir conservé une malle

(1) *Sic* : DANJON, III, N° 1096 bis.

(2) LÉON MAZEAUD, *D. h.*, 1933, *Chronique*, p. 56.

(3) Cf. LÉON MAZEAUD, *op. et loc. cit.* ; PLANIOL et RIPERT, VII, N° 845.

(4) Consulter : FRANCIS SAUVAGE, *La notion de faute lourde dans le contrat de transport maritime ou terrestre*, *D. h.*, 1932, *Chronique*, p. 25.

pendant cinq mois dans ses docks sans en offrir la livraison, qui cependant avait été réclamée (1).

Il en est de même du fait de ne rien représenter de la chose transportée, et de ne pouvoir donner aucune explication (2).

Par contre un arrêt a refusé de considérer comme une faute lourde assimilable au dol le fait par une compagnie de chemin de fer d'avoir laissé une malle sans surveillance sur le quai d'arrivée d'une gare, où elle avait été volée par des malfaiteurs étrangers au personnel du chemin de fer (3).

SECTION II

Restriction conventionnelle des dommages-intérêts

(Clauses limitatives de responsabilité)

§ 1^{er}. *Variété des clauses limitatives.*

174. La déclaration de la valeur des bagages, soit qu'elle ait un caractère obligatoire, comme dans les transports par chemins de fer, soit qu'elle intervienne spontanément de la part du voyageur, réalise parfois une limitation de la responsabilité du voiturier : il en est ainsi toutes les fois que la valeur déclarée est inférieure à la valeur réelle de la chose, puisque le voyageur ne peut, sauf le cas de dol, rien obtenir au-delà du montant de la déclaration (cf. *supra*, N° 171).

Cependant il ne s'agit pas là à proprement parler

(1) trib. com. Seine, 29 mai 1909 (Bastide c/ Cie Transatl.), *La Loi*, 12 juillet. Cf. trib. com. Boulogne-sur-Mer, 2 septembre 1913 (Gérard c/ Cie du Nord), *B. T.*, 1914.92 (jugements rendus à propos de clauses limitatives de responsabilité).

(2) trib. com. Seine 1^{er} février 1916, *B. T.*, 1916.29.

(3) Paris (5^e Ch.), 16 juillet 1924 (ch. de f. Etat c/ Herault), inédit. Mais cf. aussi trib. civ. Cahors, 12 janvier 1923, cité *supra*, p. 160, note 1.

d'une clause restrictive de responsabilité. L'effet limitatif de la déclaration de valeur provient moins de la convention que de la loi, qui donne pour mesure aux dommages-intérêts en matière contractuelle l'étendue des prévisions du débiteur (C. civ., art. 1150). En outre la limitation n'a qu'un caractère indirect et accidentel; elle n'est nullement inhérente à la déclaration elle-même, qui peut être parfaitement sincère et correspondre à la valeur exacte des objets (1).

175. Une clause limitant la responsabilité du voiturier ne saurait se concevoir, dans les transports par chemins de fer, si elle ne résultait pas d'un tarif dûment homologué et publié (2). Cette éventualité est assez rare en matière de bagages. Des clauses de ce genre se rencontrent pourtant dans certains tarifs internationaux (3). Mentionnons aussi l'article 14-B (al. 2) des Conditions d'application des tarifs communs V. N° 201 et 202 pour le transport des voyageurs et des bagages dans les relations directes de la France avec les ports de l'Algérie et de la Tunisie et *vice versa* :

« Lorsque le voyageur aura dûment justifié du dommage éprouvé par lui du chef de l'inobservation des délais, il lui sera alloué 0 fr. 25 au maximum par kilogramme de bagage manquant et par 24 heures ou fraction de 24 heures de retard, jusqu'à ce que le bagage soit considéré comme perdu ».

Encore convient-il d'observer que ces limitations ont, à raison de la nature des tarifs, un caractère plus réglementaire encore que conventionnel.

(1) Cf. JOSSERAND, N° 643-2°.

(2) Cf. JOSSERAND, p. 1026, note 2 *in fine* ; ROGER, N° 413 ; trib. civ. Dakar, 29 septembre 1894 (Dorès c/ Cie de Dakar à Saint-Louis), *B. A.*, 1895.11.

(3) Voy. par exemple trib. com. Seine, 17 février 1909 (Granjux c/ Cie Nord), *Gaz. Pal.*, 1909.2.6. ; trib. com. Boulogne-sur-Mer, 2 septembre 1913 (Gérard c/ Cie Nord), *B. T.*, 1914.92.

176. C'est en droit maritime que se trouve le véritable domaine des clauses limitatives de responsabilité (1). Celles qui figurent sur les billets de passage ou les bulletins de bagages revêtent des formes assez variées. Parfois la limitation est proportionnelle au poids des colis : un franc (2), deux francs (3), par kilogramme de bagages perdus ou avariés. Dans d'autres cas, l'indemnité est limitée au remboursement du prix du passage (4). Elle peut aussi varier suivant la classe du voyageur : d'après les Conditions des passages de la Compagnie Générale Transatlantique, au cas où la responsabilité de la compagnie ou du capitaine est engagée, l'indemnité ne peut excéder : « 1° a) en cas de perte totale des bagages enregistrés par un passager, quel que soit le nombre, la nature ou le contenu des colis, 2500 francs français pour les passagers de 1^{re} classe, 1500 francs français pour les passagers de cabine et les passagers de 2^e classe, ou 750 francs français pour les passagers de 3^e classe-touristes et les passagers de 3^e classe ; b) en cas de perte partielle ou d'avarie, une somme au prorata des montants ci-dessus ; 2°) en cas de retard dans la délivrance des bagages ayant causé un préjudice au passager, 20 % de l'indemnité qui serait due pour la perte totale des bagages en retard. »

D'autres clauses enfin sont la combinaison des types précédents : limitation de l'indemnité à tant par kilogramme avec stipulation d'un maximum infranchissable quel que soit

(1) Voy. L. DOR et A. CHOTEAU, *Les clauses limitatives de responsabilité dans les connaissements et billets de passage*, *Rev. dr. marit. comp.*, XXIII, 29.

(2) trib. com. Marseille, 27 janvier 1911 (Quilici c/ Fraissinet), *Rec. Mars.*, 1911.1.124.

(3) trib. com. Marseille, 8 février 1911 (Regimbeau c/ Cie de Navigation mixte), *Rev. internat. dr. marit.*, XXVI.23.

(4) trib. com. Marseille, 11 décembre 1923 (Antoine c/ Cie de Transatl.), *Dor Sup.*, II, 80.

le poids des bagages, par exemple 1 franc par kilogramme jusqu'à concurrence de 100 francs par colis (1).

§ 2. *Validité et nature des clauses limitatives.*

177. Tous les auteurs reconnaissent en principe la validité des clauses par lesquelles le voiturier limite à l'avance le montant des dommages-intérêts qu'il peut être tenu de payer pour perte, avarie ou retard des bagages (2). La Cour de cassation déclare qu'une telle clause est « licite » (3), « n'a rien de contraire à la loi ni à l'ordre public » (4), et doit, hors les cas de fraude ou de dol, être appliquée par le juge (5). Elle a cassé un arrêt qui condamnait un arma-

(1) Rouen, 12 novembre 1919 (Cie des Chargeurs Réunis c/ Soulié), *Rev. internat. dr. marit.*, XXXII, 56 ; trib. com. Havre, 24 avril 1928 (Jambon c/ Cie des Chargeurs Réunis), *Gaz. Pal.*, 1928.2.332.

(2) Voy. JOSSERAND, p. 1.026, note 2 ; BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N°3606 ; LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 716 *bis* ; Marcel ROGER, p. 340 et suiv. Cf. RIPERT, II, N° 2005 ; DANJON, III, N° 1098.

(3) Cas. civ., 2 avril 1890 (Cie Transatl. c/ Chaigne), *D.*, 91.1.34, *S.* 90.1.213 ; 12 juillet 1893 (Cie Transatl. c/ Schimpf), *D.*, 93.1.590, *S.*, 95.1.126 ; 16 mars 1896 (Cie Transatl. c/ Hazan), *D.*, 96.1.264, *S.*, 96.1.264 ; 11 février 1908 (Cie des Messageries Maritimes c/ Lencou-Barrême), *D.*, 1908.1.214, *S.*, 1909.1.486.

(4) Cas. civ., 25 juillet 1892 (Cie Transatl. c/ Sébénico), *D.*, 92.1.483, *S.*, 92.1.360.

(5) La faute lourde doit-elle être assimilée au dol ? Pendant longtemps, la Cour de Cassation n'apportait d'autre réserve, d'ailleurs théorique, à la validité de la clause, que la fraude ou le dol (Voir les arrêts précités). La jurisprudence décide aujourd'hui que la faute lourde, comme le dol, fait échec à l'application de la clause. Voy. L. DOR et A. CHOTEAU, *op. cit.*, p. 39 et suiv. ; Francis SAUVAGE, *La notion de faute lourde dans le contrat de transport maritime ou terrestre*, *D. h.*, 1932, *chron.*, p. 25, et, en ce qui concerne spécialement les bagages : Req., 12 novembre 1930, *B. T.*, 1931.9 ; trib. com. Seine, 29 mai 1909 ; trib. com. Boulogne-sur-Mer, 2 septembre 1913, précités. Par deux arrêts récents, la Cour de Cassation (Chambre civile), c'est cependant montrée favorable à l'application de la clause en cas de faute lourde : Civ., 3 août 1932, *D.*, 1933.1.49 (2^e espèce),

teur au paiement d'une indemnité pour avarie subie par les bagages en écartant, sans motiver sa décision, la clause limitative du billet de passage invoquée pour la première fois en appel par l'armateur (1).

178. La validité de la clause limitative ne subit généralement aucune restriction.

La clause s'applique quel que soit le fait qui donne lieu à la responsabilité du voiturier : perte, avarie, retard.

Elle peut être valablement stipulée pour les bagages enregistrés comme pour les bagages à la main, même si l'on assigne pour ceux-ci un caractère délictuel à la responsabilité du voiturier : la clause affecte seulement les conséquences pécuniaires de la responsabilité, en laissant intacts son fondement et son étendue théoriques (2).

La clause s'applique enfin quel que soit le mode de transport considéré : terrestre, fluvial, maritime (sans qu'il y ait à distinguer entre la faute de l'armateur et celle de ses préposés) ou aérien (3), à l'exception toutefois des transports internationaux effectués sous le régime de la C. I. V. et de la Convention de Varsovie, lesquelles fixent impérati-

note JOSSERAND, *S.*, 1932.1.351 ; 5 décembre 1934, *Gaz. Pal.*, 15 janvier 1935. Mais la Chambre des Requêtes maintient l'équivalence au dol : 24 octobre 1932, *D.*, 1932.1.176, note E. P., *S.*, 1933.1.289, note P. ESMEIN ; 4 avril 1933, *Gaz. Pal.*, 1933.2.83 ; 27 novembre 1934, *Gaz. Trib.*, 18 janvier 1935, et les Cours d'appel se conforment à cette opinion : Paris (5^e Ch.), 25 octobre 1932, *Gaz. Pal.*, 1932.2.851 ; 5 janvier 1933, *D. h.*, 1933.168 ; 8 avril 1933, *B. T.*, 1934 ; Aix, 14 novembre 1932, *Dor sup.*, XI, 11 ; Pau, 12 juillet 1934, *B. T.*, 1934.106.

(1) Civ., 2 août 1930 (Cie Transatl. c/ Rennetaud), *Dor Sup.*, VIII, 433.

(2) Marcel ROGER, N° 211.

(3) L'insertion d'une clause limitative dans le contrat de transport aérien est valable, mais elle ne présente guère, en fait, d'utilité, en raison de la limitation légale contenue dans l'art. 41 de la loi du 31 mai 1924 (*infra*, N° 190).

vement le montant de la réparation due par le transporteur (cf. *supra*, N° 126-3°).

179. La clause limitative échappe, en matière de transport terrestre, à la nullité dont la loi du 17 Mars 1905 (loi RABIER), est venue frapper les clauses d'exonération totale de responsabilité (cf. *supra*, N°s 119 et suiv.) (1).

Il ne faut pas en donner cette raison (2) que le transport des bagages est l'accessoire de celui du voyageur, lequel échappe lui-même à l'application de la loi du 17 mars 1905: le transport des bagages fait en effet, nous le savons, l'objet d'un contrat distinct de celui du voyageur, contrat de transport de choses, soumis à l'application de la loi RABIER en tant que celle-ci prohibe les clauses d'exclusion totale de responsabilité, et auquel cette loi serait également applicable si elle condamnait les stipulations simplement restrictives de la responsabilité du voiturier.

Mais il résulte des travaux préparatoires de la loi de 1905 que le législateur n'a pas entendu proscrire les clauses qui, sans faire disparaître la garantie du voiturier, en limitant seulement l'étendue et la portée pratique (3).

D'ailleurs la clause limitative s'apparente par sa nature à la *clause pénale*, dont elle est une variante et un aspect (4), et à ce titre elle trouve dans le droit commun des obligations (C. civ., art. 1152, 1226 à 1233 ; cf. C. com., art. 102 et 273 *in fine*) un fondement auquel la loi RABIER, loi d'exception, n'a pu porter atteinte.

(1) *Sic* : JOSSERAND, *loc. cit.* ; Marcel ROGER, N° 210. *Contra* : Paris, 2 novembre 1921 (David c/ Société des Voyages Duchemin), *Gaz. Pal.*, 1921.2.466 (motifs).

(2) JOSSERAND, *loc. cit.*

(3) Cf. JOSSERAND, *loc. cit.* ; Marcel ROGER, N°s 97 à 99.

(4) *Sic* : Marcel ROGER, spécialement N°s 15, 34 à 36, 80 ; LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 619 ; JOSSERAND, N° 642 ; Francis SAUVAGE, *op. cit.*, N° 6 ; PLANIOL et RIPERT, VI, N° 406 ; COLIN et CAPITANT, II (7^e éd.), N°s 87 et 725 *in fine*.

180. Toutefois la clause limitative ne saurait devenir un moyen d'éluder les prescriptions impératives de l'article 103. Si l'indemnité stipulée était dérisoire par rapport à la valeur de la chose, la clause limitative devrait être considérée comme équivalant à une clause d'exonération totale : « L'infiniment petit et le zéro se rencontrent juridiquement. » (1). Le juge refuserait alors de tenir compte de la limitation conventionnelle et fixerait le montant des dommages-intérêts conformément au droit commun (2).

§ 3. *Fonctionnement de la clause limitative.*

A. — Acceptation de la clause.

181. Le transporteur ne peut de son propre chef restreindre sa responsabilité. L'accord des volontés est nécessaire à l'existence et au fonctionnement de la clause limitative comme de toute convention. C'est au transporteur à prouver que la clause a été stipulée par lui comme une des conditions du contrat passé avec le voyageur et acceptée par celui-ci. Les tribunaux se sont parfois montrés fort exigeants pour admettre que la clause avait reçu l'adhésion du voyageur. Ils voulaient la preuve que celui-ci avait pu examiner librement les mentions du bulletin et au besoin en discuter les termes avec le transporteur (3). D'anciennes décisions avaient soutenu que les clauses de non-responsabilité ou de responsabilité limitée étaient nulles, faute de consentement libre, lorsqu'elles étaient imprimées sur le

(1) Marcel ROGER, N° 99.

(2) *Sic* : Besançon, 3 juin 1929 (Dalloz c/Bellier et Laperrière), *B.T.*, 1929.81. Cf. Paris, 2 novembre 1921, précité : Paris, 31 mai 1923 (Durel et Boulègne c/ Cie P. L. M.), inédit : « Considérant qu'il est manifeste que la limitation à la somme de 20 francs du maximum de garantie doit être envisagée eu égard à la valeur de la marchandise [4.000 francs] comme équivalant à l'absence totale de garantie... »

(3) *Sic* : trib. com. Havre, 21 mars 1892 (Cie des paquebots à vapeur c/ Montgomery Moore), *D.*, 94.1.441,

bulletin remis au voyageur, qui n'avait pas été mis à même d'opter pour un transport avec pleine responsabilité (1). Plus récemment, des arrêts ont refusé de tenir compte de clauses limitatives dont l'intéressé n'avait été averti que par une mention en caractères très fins sur le titre de transport, alors qu'une disposition aussi exorbitante du droit commun doit être signalée au contractant d'une façon apparente et s'imposer à son attention au moment où il s'engage (2).

182. La majorité des auteurs et des décisions judiciaires repousse ces solutions. Ce qui importe, c'est la production du consentement, la déclaration de volonté : le voyageur déclare, en acceptant le billet ou le bulletin de bagages, sa volonté de se faire transporter, ou de faire transporter ses bagages, aux conditions mentionnées sur ce titre ; le seul fait de la réception du billet ou du bulletin implique donc acceptation de la clause (3).

183. Encore faut-il que la clause soit expressément stipulée sur le titre qui constate le contrat de transport. Il ne suffirait pas au voiturier de prétendre que la clause fait partie des conditions générales des transports dont il se charge, ou qu'elle a été insérée dans les contrats antérieurement conclus avec son client (4).

(1) Alger, 16 décembre 1846 (Bazin et Perier c/ Gabanon), *D.*, 47.2.1 ; cf. Aix, 30 janvier 1861, *D.*, 64.1.166.

(2) Paris, 2 novembre 1921 et 31 mai 1923, précités. Cf. Alger, 20 février 1924 (Cie Transatl. c/ Bruel), *Dor Sup.*, II. 258.

(3) *Sic* : AUBRY et RAU, V, § 373, p. 643, texte et note 19 *bis* ; DANJON, *loc. cit.* (cf. N° 1087) ; RIPERT, II, N° 2006 (cf. N° 1979) ; Marcel ROGEE, N° 213 ; Civ., 12 juillet 1893 ; 16 mars 1896 ; 11 février 1908, précités.

(4) Paris (5^e Ch.), 18 juillet 1923 (Caplain c/ Felsenheld), *Gaz. Pal.*, 1923.2.469, et 1^{er} mars 1926 (Flachard c/ Moiroud et Cie), *B. T.*, 1930.93 ; Paris (14^e Ch.), 3 décembre 1934 (Et. Leygonie c/ Sté La Couronne), *B. T.*, 1935.47 ; trib. com. Seine, 5 avril 1933 (Arnau c/ Société Nouv. Calberson), *B. T.*, 1934.120 ; trib. com. Seine, 26 juin 1935 (Bouveret c/ Erb), *B. T.*, 1935.108.

L'acceptation de la clause ne résulterait pas non plus de la simple réception d'une circulaire (1).

Mais la clause s'imposerait au réclamant alors même qu'elle figurerait simplement sur le livret du voyageur, si le billet y renvoyait (2).

La minorité du voyageur (3), non plus que son ignorance de la langue française (4), ne feraient obstacle à l'application de la clause.

B. — Effets de la clause.

184. La clause limitative fixe le maximum des dommages-intérêts dus par le voiturier. Le voyageur ne peut obtenir une indemnité supérieure au chiffre convenu (5), et cela quand bien même il établirait la faute du transporteur ou de ses préposés (6), à moins que cette faute ne constitue un dol ou une faute lourde qui puisse y être assimilée.

185. L'indemnité stipulée constitue d'ailleurs, au même titre que les dommages-intérêts qui seraient alloués judiciairement, la sanction de l'inexécution du contrat. Elle n'est donc pas due si le demandeur ne justifie pas d'un préjudice, ou si l'inexécution provient d'un cas de force majeure (7), ou si le dommage a un caractère indirect ou imprévisible.

(1) Besançon, 3 juin 1929, précité.

(2) Civ., 11 février 1906, précité.

(3) trib. com. Marseille, 27 janvier 1911, précité. Cf. Cour d'appel de New-York, 23 juillet 1934, *Rev. dr. marit. comp.*, XXX, 170.

(4) DANJON, III, N° 1087, précité.

(5) Cf. trib. com. Marseille, 11 décembre 1923 (Antoine c/ Cie Transatl.), *Dor. Sup.*, II, 80 ; trib. com. Marseille, 1^{er} juin 1928 (Givaudan c/ Cie Paquet), *ibid.*, VI.328 ; Paris, 5 février 1925 (Guilbot c/ Messageries Maritimes), *ibid.*, III.235.

(6) Civ., 25 juillet 1892 : Rouen, 12 novembre 1919, précités.

(7) Civ., 25 juillet 1892, précité.

186. La clause limitative doit être interprétée restrictivement. Le juge ne peut l'étendre de l'hypothèse qu'elle vise à un cas voisin : la clause stipulée pour les marchandises n'est pas applicable aux bagages (1) ; celle qui concerne la perte est sans effet en cas de retard.

187. L'application de la clause ne soulève pas de difficulté quand l'indemnité est de tant par colis ou par kilogramme : le voyageur obtient autant de fois cette somme qu'il y a de colis ou de kilogrammes perdus, avariés ou livrés en retard.

Mais s'il a été stipulé que le transporteur ne devrait qu'une somme de x francs en cas de perte des bagages, et qu'une partie de ceux-ci soit perdue, comment calculera-t-on l'indemnité ? Certaines décisions la réduisent proportionnellement à la valeur respective des colis (2). Nous croyons que le voyageur peut réclamer la réparation de tout le dommage inférieur au maximum prévu : « Le chiffre fixé constitue la limitation de la responsabilité du transporteur et non la valeur forfaitaire du bagage. » (3).

Si la clause limite la responsabilité à tant par passager, l'armateur peut être condamné à payer deux fois cette somme pour la perte d'un colis unique contenant les effets de deux passagers voyageant ensemble (4).

(1) MARCEL ROGER, N° 214.

(2) Voy. trib. com. Marseille, 27 décembre 1900 (Solari c/ Messageries Maritimes), *Rev. internat. dr. marit.*, XVI, 663 ; trib. com. Marseille, 11 octobre 1906 (Serant c/ Cie Transatl.), *ibid.*, XXII, 320. Cf. dans le sens d'une réduction proportionnelle au nombre des colis : DANJON, III, N° 1098 *bis*.

(3) RIPERT, II, N° 2005. Dans le même sens : trib. com. Marseille, 28 février 1905 (Schatz c/ Cie Transatl.), *Rev. internat. dr. marit.*, XX.743.

(4) DANJON, *loc. cit.*, *in fine*.

SECTION III

Détermination légale du montant de la réparation

188. Aucun texte ne précise dans notre droit les conséquences de la responsabilité du voiturier. Il en résulte, nous l'avons vu, de nombreuses difficultés pour l'évaluation des dommages-intérêts. Deux dérogations à cette abstention du législateur doivent cependant être signalées :

189. — 1° La première concernait les transports commerciaux de marchandises, voyageurs et bagages effectués par les compagnies de chemins de fer au cours de la guerre de 1914-1918 (1).

Après une période d'irresponsabilité totale résultant d'ordres de service pris par les commissions de réseaux, aux termes desquels les transports étaient effectués « sans responsabilité ni garantie d'aucune sorte », une série de textes réglementaires avaient organisé un régime de responsabilité restreinte des réseaux : arrêté du 1^{er} novembre 1914, limitant la responsabilité des compagnies au cas de faute lourde de leurs agents, mettant la preuve de cette faute à la charge de l'adversaire, réservant à la compagnie la possibilité de s'exonérer par la preuve que la faute lourde se rattachait à l'état de guerre ; — arrêté interministériel du 31 mars 1915, « charte des transports commerciaux par voie ferrée pendant la guerre » (il a été abrogé par celui du 3 avril 1919) : tout en proclamant le retour au droit commun (art. 1^{er}), il déchargeait les compagnies des pertes, avaries ou retards qui étaient la conséquence de l'état de

(1) Consulter : ESCARRA, *La responsabilité des compagnies de chemins de fer pendant la guerre en raison des transports commerciaux*, *Ann. dr. com.*, 1920.51 ; TRASBOT, *Responsabilité et assurance en matière de transport par voie ferrée*, *Ann. dr. com.*, 1922.205 ; A. WAHL, *Droit civil et commercial de la guerre*, III, N^{os} 2.451 et suiv.

guerre (art. 3 et 4) (1), ainsi que, pour les voyageurs et les bagages, des retards dus aux correspondances manquées (art. 3 *in fine*). L'article 5 fixait le montant de la réparation : l'indemnité due pour préjudice justifié était limitée, en cas de perte totale ou partielle, à la valeur, au lieu et jour de l'expédition, de la marchandise perdue ; en cas d'avarie, au montant de la dépréciation subie, calculée d'après cette valeur (2). En cas de perte totale, devaient être ajoutés les frais de douane, de transport et autres qui avaient pu être déboursés. En cas de perte partielle ou d'avarie, une part proportionnelle de ces frais pouvait être ajoutée à l'indemnité (3).

L'indemnité pour retard était égale au préjudice, sans pouvoir excéder celle qui aurait été allouée pour la perte totale (4). L'article 6 organisait une *assurance* et une *déclaration d'intérêt à la livraison* au bénéfice desquelles les bagages n'étaient pas admis.

190. — 2° Une restriction légale du montant de la réparation (qui laisse subsister celles du droit commun relatives au dommage indirect et au dommage imprévisible) se rencontre en matière de transport aérien : l'article 41, al. 2, de la loi du 31 Mai 1924 limite la responsabilité du transporteur, en cas de perte ou d'avarie, et sauf déclaration de valeur (5), à la somme de 1.000 francs par colis. Cette limitation n'est pas applicable en cas de dol (ou de faute lourde assimilable au dol) du transporteur ou de ses préposés, mais elle ne disparaît pas devant la preuve d'une faute ordinaire ou légère (6).

(1) Application aux bagages : trib. civ. Seine, 1^{er} mars 1921 (Cie Est c/ Saas), *Gaz. Trib.*, 1921.2.542.

(2) Cf. les décisions citées *supra*, p. 138, note 1.

(3) Cas. civ., 10 juillet 1922 (Cie Midi c/ Humeau), *B. T.*, 1922.81.

(4) Nîmes, 6 juin 1919 (Cie P. L. M. c/ Pontet-Lellut), *B. T.*, 1919.63

(5) Sur les effets de cette déclaration quant au montant de l'indemnité due par le voiturier, cf. *supra*, N° 171.

(6) Cf. JOSSERAND, N° 618 *vis*.

191. Les effets de la responsabilité du transporteur de bagages font l'objet, dans les législations étrangères et les Conventions internationales de Berne (C. I. V.) et de Varsovie, d'une réglementation précise et détaillée, inspirée du rapprochement, voire de l'assimilation, avec le transport des marchandises (1), et dont les principaux points sont les suivants :

192. — I. *Détermination légale des éléments du calcul de l'indemnité.*

« A défaut d'évaluation du préjudice (2), dispose la loi belge (art. 42), les tarifs ou règlements peuvent limiter les dommages-intérêts : 1° en cas de perte, au *remboursement de la valeur des bagages ou de la marchandise, d'après le prix courant du commerce, au moment et au lieu de l'expédition, outre les frais de douane et de transport payés postérieurement* : 2° en cas d'avarie, au paiement d'une indemnité calculée d'après la valeur fixée comme il vient d'être dit ».

Aux termes des règlements de transport allemand et autrichien (§ 85; cf. C. com. allemand, art. 430 et 457) : « Si, en vertu du contrat de transport, le dédommagement pour perte totale ou partielle de la marchandise incombe au

(1) Cf. Allemagne et Autriche, *E. V. O.*, § 35, al. 1^{er} : « Sous réserve des dispositions contraires contenues dans le présent titre, la responsabilité du chemin de fer pour les bagages est régie par les dispositions applicables au transport des marchandises » ; loi danoise, § 16, al. 1^{er} : « Le chemin de fer répond de la livraison exacte et intégrale des bagages, conformément aux règles en vigueur concernant la responsabilité à l'égard des marchandises » ; règlement de transport de Suède, § 34 : « Le chemin de fer est responsable de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des bagages d'après les dispositions du ch. 3, section IV, concernant la responsabilité à raison des marchandises... » ; règlement de transport suisse, § 33, al. 1^{er} : « Les règles qui régissent la responsabilité des chemins de fer en matière de transport de marchandises sont également applicables à ces colis [les bagages] sous réserve des dispositions suivantes... »

(2) Cette expression désigne la déclaration d'intérêt à la livraison (note de l'auteur).

chemin de fer, l'indemnité est calculée : d'après le cours à la bourse, — à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché, — à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle dans le commerce, et — à défaut de cette dernière, d'après la valeur ordinaire des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport, en y ajoutant les frais de transport, droits de douane et autres frais déboursés ou encore à déboursier ».

Des dispositions analogues se rencontrent dans la loi danoise (§ 41), le règlement de transport de Suède (§ 85, al. 1^{er}), le règlement de transport suisse, (§ 89).

Citons encore la loi italienne qui, pour tous les objets pour lesquels n'existe pas une limitation forfaitaire de l'indemnité, ou qui ne sont pas soumis à une déclaration de valeur, met à la charge du chemin de fer, en cas de perte totale ou partielle, « la valeur usuelle, dûment prouvée, des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où ces objets ont été acceptés au transport » (art. 58, § 2, lettre c), l'indemnité étant d'ailleurs limitée à un maximum (*infra*, N° 194). Le § 3 du même article précise (al. 1°) qu'à défaut d'indication de la nature et de la qualité des objets dans le bulletin de bagages, l'indemnité à verser doit être calculée « d'après la qualité de moindre valeur ». Aux termes de l'alinéa 3, la valeur des objets se calcule « sur la base des prix usuels qu'indiquent les mercuriales du lieu de départ, et, à défaut, celles de la localité la plus rapprochée, ou, à défaut de mercuriales, au moyen des autres modes de preuve ». En cas de perte ou d'avarie, l'administration rembourse en outre, en totalité ou proportionnellement à la partie de l'expédition perdue ou avariée, les frais de transport qu'elle a perçus (§ 4).

193. — II. *Limitation légale de l'indemnité.* Les législations que nous venons de citer réalisent, par l'étro-

te détermination des éléments destinés à servir de base au calcul des dommages-intérêts, une limitation de l'indemnité. C'est ainsi que l'article 42 de la loi belge exclut tous les éléments de préjudice autres que la valeur de la chose: frais occasionnés par la perte ou l'avarie (à l'exception des frais de douane et de transport), préjudice moral, *lucrum cessans*, etc... ; la valeur remboursable est le « prix courant du commerce », qui peut être inférieur au prix effectivement payé par le propriétaire de l'objet perdu ou avarié, et ne tient pas compte de la valeur d'usage ou d'affection; la valeur de la chose doit être calculée « au moment et au lieu de l'expédition », ce qui ne permet pas de tenir compte des variations de cours postérieures à la remise au transport...

La limitation de l'indemnité s'exerce d'une manière plus directe par la fixation d'un maximum que l'indemnité ne peut dépasser, soit en cas de perte ou d'avarie, soit en cas de retard.

194. — A. *Perte*. « Lorsque le chemin de fer est tenu de payer une indemnité pour perte totale ou partielle ou avarie de bagages, l'ayant droit peut... exiger le paiement d'une indemnité *jusqu'à concurrence de 10 Rm. par kilogramme de poids brut...* » (Allemagne et Autriche, E. V. O., § 35, al. 2). — « En cas de perte ou d'avarie..., *l'indemnité ne peut dépasser 7 florins par kg.*, déduction faite du poids du bagage encore existant ou demeuré intact », (règlement de transport néerlandais, art. 24, al. 1^{er}, lettre a). — « En cas de perte totale ou partielle, l'administration est tenue de payer : a) pour les objets mentionnés aux al. a, b, c, du § 1^{er} de l'article 6 [objets à l'usage personnel du voyageur ou de sa famille, papiers et documents, échantillons] expédiés en bagages, en grande ou petite vitesse: *50 livres par kg. de poids brut* ; b) pour les objets soumis à une déclaration de valeur, la somme déclarée ou une partie de cette somme correspondant au poids manquant, et cela quel que

soit le mode d'expédition des objets ; c) pour tous les autres objets, quel que soit leur mode d'expédition, la valeur usuelle, dûment prouvée, des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où ces objets ont été acceptés au transport. — *L'indemnité due pour ces objets ne pourra dépasser lires 500 par kg. de poids net*, la valeur de l'emballage étant calculée en plus ». (Conditions et tarifs italiens, art. 58, § 2).

La C. I. V. et le règlement de transport tchécoslovaque fixent à l'indemnité un double maximum suivant que la preuve d'un dommage est ou non rapportée (*infra*, N° 196).

La convention de Varsovie limite la responsabilité du transporteur, pour les bagages enregistrés, à la somme de 250 francs par kg, et à 5.000 francs par voyageur pour les objets dont celui-ci conserve la garde (art. 22, al. 2 et 3).

195. Ces indemnités ne sont dues que si le demandeur justifie de l'existence d'un préjudice : « En cas de perte ou d'avarie, *le dommage réellement éprouvé est remboursé* » (règlement de transport néerlandais, art. 24, al. 1^{er}, lettre a, précité) ; — « Le chemin de fer est responsable... du *dommage* résultant, soit de la perte totale ou partielle des envois ainsi que des avaries qu'ils subissent... » (règlement de transport tchécoslovaque, art. 89, § 1^{er}) ; — « Le chemin de fer est responsable... du *dommage* résultant, soit de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent... » (C. I. V., art. 30, § 1^{er}) ; — « Le transporteur est responsable du *dommage* survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés... » (Convention de Varsovie, art. 18, al. 1^{er}).

196. Cependant le règlement de transport allemand permet au voyageur d'exiger, même sans établir un dommage, le paiement d'une indemnité « pourvu que l'existence d'un dommage soit rendue vraisemblable » (§ 35, al. 2, précité).

La loi italienne fixe, sans faire allusion à la nécessité de la preuve d'un dommage, les indemnités qu' « en cas de perte totale ou partielle l'administration est tenue de payer » (art. 58, § 2, précité).

Le seul fait de la perte totale ou partielle donne droit aussi, sous le régime de la C. I. V. et d'après le règlement de transport tchécoslovaque, au paiement d'une indemnité *forfaitaire* fixée par la C. I. V. (art. 31, lettre b) à 10 francs (1), et par le règlement de transport tchécoslovaque (art. 91, § 1^{er}, lettre b) à 65 Kč par kilogramme de poids brut manquant.

Si le voyageur fait la preuve qu'un dommage est résulté de la perte totale ou partielle des bagages (2), l'indemnité est égale au montant de ce dommage sans pouvoir excéder 20 francs (C. I. V., art. 31, lettre a) (3) ou 130 Kč (règlement de transport tchécoslovaque, art. 91, § 1^{er}, lettre a) par kilogramme de poids brut manquant.

Le voyageur a droit en outre au remboursement des frais de transport, droits de douane et autres sommes déboursées pour le bagage perdu (C. I. V., art. 31 *in fine* (4) ; règlement de transport tchécoslovaque, art. 91, § 3).

197. Mentionnons enfin l'original système de la loi suisse (§ 33) (5). Dès son arrivée à destination, et sans attendre l'expiration du délai de 30 jours, au terme duquel

(1) Ce chiffre est porté à 20 francs dans la nouvelle Convention du 23 novembre 1933.

(2) Ce dommage peut être d'une nature quelconque. Il n'est pas nécessaire, comme dans notre droit interne, que le dommage soit la suite directe de l'inexécution, ni qu'il ait été prévu par le voiturier lors de la formation du contrat de transport. *Contra*, (pour l'application de l'article 1150) : BRUNET, DURAND et DE FOURCAULD, N° 668.

(3) Chiffre porté à 40 francs par la nouvelle Convention.

(4) Art. 31, al. 4, de la nouvelle Convention.

(5) Voir la modification de ce §, *B. I.*, 1934, *annexe*, p. 13.

les bagages sont considérés comme perdus, le voyageur a le droit d'exiger le paiement d'une indemnité dite « normale » de 15 francs par kilogramme pour tout colis non retrouvé. Cette indemnité est due sans que l'intéressé ait à justifier d'un préjudice, et alors même que le chemin de fer démontrerait que la valeur réelle des objets est inférieure au taux de l'indemnité normale (1).

Aucuns autres dommages-intérêts ne peuvent être réclamés par le voyageur qui a demandé ou accepté le paiement de l'indemnité normale après être arrivé au terme de son voyage.

Le voyageur qui a reçu le paiement de l'indemnité avant d'être arrivé au terme de son voyage ne perd point au contraire le droit de demander un dédommagement plus élevé tant que la prescription n'est pas encourue : l'indemnité normale est destinée à faire face aux dépenses qu'un voyageur privé de ses bagages au cours de son voyage se trouve dans la nécessité d'effectuer ; comme il est difficile à ce voyageur de se renseigner sur l'étendue de ses droits et de les faire valoir judiciairement au cours d'un déplacement, la loi lui permet, une fois arrivé au terme de son voyage, de réclamer une indemnité plus complète.

Ce système se limite au transport des objets nécessaires au voyage ; pour les autres objets, l'indemnité se calcule d'après les règles applicables au transport des marchandises. Il en est de même, pour les objets nécessaires au voyage, dans le cas où le voyageur a droit à des dommages-intérêts excédant le taux de l'indemnité normale.

198. — *B. Avarie.* La limitation prévue pour le cas de perte par les règlements de transport allemand et autrichien et néerlandais, s'applique aussi, selon les dispositions expresses de ces législations, dans le cas d'avarie.

(1) Cour Supr. Zurich, 14 mai 1902, *B. I.*, 1902.200, réformant trib. district Zurich, 21 décembre 1901, *B. I.*, 1902.167, et la note.

Il en est de même de la limitation édictée par l'art. 22 de la Convention de Varsovie : ce texte est conçu en termes généraux et ne distingue pas suivant la cause de la responsabilité du transporteur.

Aux termes de la loi italienne (art. 58, § 1^{er}) : « En cas d'avarie, même si elle a été occasionnée par le retard à la livraison, l'administration paie le montant de la dépréciation subie par les choses qui font l'objet du transport. *L'indemnité pour avarie ne doit jamais dépasser celle prévue pour la perte* ». L'administration rembourse en outre, en totalité ou proportionnellement à la partie avariée de l'expédition, les frais de transport qu'elle a perçus (art. 58, § 4).

D'après la C. I. V. (art. 33) et le règlement de transport tchécoslovaque (art. 94), le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts, sous cette double réserve que l'indemnité ne peut excéder : a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale ; b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

199. — C. *Retard*. L'indemnité est limitée à un maximum proportionnel au poids des colis et à la durée du retard : 0,40 R. M. par kilogramme et par jour en Allemagne et en Autriche (E. V. O., § 37, al. 1^{er}) ; — 25 öre au Danemark (loi du 17 Juin 1922, § 18) ; — 0,05 lire en Italie (Conditions et tarifs, art. 57, § 1^{er}) ; — 10 cents aux Pays-Bas (règlement de transport, art. 26, al. 1^{er}) ; — 20 oeres en Suède (règlement de transport, § 35).

Cette indemnité est due, soit à dater de la demande de livraison (Allemagne, Autriche, Danemark, Suède), soit à dater du jour où la livraison aurait dû avoir lieu (Pays-Bas) jusqu'au jour où les bagages ont été délivrés ou doivent être considérés comme perdus.

D'après la loi belge (art. 42-3°), les tarifs peuvent limiter les dommages-intérêts dus pour retard à la « restitution de tout ou partie du prix du transport ».

Sous le régime de la Convention de Varsovie l'indemnité est limitée à la somme de 250 francs par kilogramme (art. 22, précité).

200. Le demandeur doit, pour obtenir une indemnité, faire la preuve du dommage subi : « En cas de dépassement du délai de livraison, *s'il est prouvé qu'un dommage est résulté de ce retard*, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité... » (Allemagne et Autriche, E. V. O., § 37, al. 1^{er}) (1) ; — « Le voyageur a droit à une indemnité *pour le dommage qu'il prouvera avoir subi du fait du retard* » (loi danoise, § 18) ; — « L'administration est responsable du *dommage* résultant de l'inobservation des délais de livraison... » (Conditions et tarifs italiens, art. 55, § 1^{er}) (2) ; — L'indemnité est due « *en cas de dommage dûment constaté* » (règlement de transport néerlandais, art. 26) ; — « en tant que la livraison tardive des bagages a causé un *dommage au voyageur* » (règlement de transport suédois, § 35) — « Le transporteur est responsable du *dommage* résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises » (Convention de Varsovie, art. 19).

201. Le seul fait du retard donne lieu au contraire, dans la C. I. V. et le règlement de transport tchécoslovaque, au paiement d'une indemnité forfaitaire fixée par la C. I. V. (art. 34, § 1^{er}) à 10 centimes (3) et par le règlement de transport tchécoslovaque (art. 95, § 1^{er}) à 0,65 Kč par kilo-

(1) Aux termes de l'al. 3 : « Les montants inférieurs à 1 m. R. ne sont pas remboursés. »

(2) Le chemin de fer ne doit une indemnité que si son montant est supérieur à 1 lire par expédition (art. 57, § 3).

(3) Ce chiffre est porté à 20 centimes dans la nouvelle Convention

gramme de poids brut des bagages livrés en retard et par période indivisible de 24 heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de 14 jours.

Si le voyageur fait la preuve qu'un dommage est résulté du retard, l'indemnité est égale au montant de ce dommage sans pouvoir excéder le quadruple de l'indemnité forfaitaire qui serait due à défaut de preuve du dommage (C. I. V., art. 34 § 2 ; règlement de transport tchécoslovaque, art. 95, § 2).

202. — III. *Déclaration d'intérêt à la livraison.* La déclaration d'intérêt à la livraison est le moyen donné au voyageur de s'assurer, en indiquant le montant du dommage que l'inexécution (ou le retard dans l'exécution) du contrat de transport des bagages est susceptible de lui causer, le paiement d'une indemnité supérieure à l'indemnité ordinaire.

203. La plupart des législations (Allemagne et Autriche, E. V. O., § 30, al. 2 ; loi belge, art. 19 et 41 ; loi danoise, § 18, al. 2 ; Conditions et tarifs italiens, art. 3, § 2, et art. 8, § 2 ; règlement de transport néerlandais, art. 26 (1) ; règlement de transport suisse, § 33, al. 1^{er}, lettre c ; règlement de transport tchécoslovaque, art. 32, § 6, lettre f, et art. 97) ainsi que la C. I. V. (art. 20, § 5, lettre g, et art. 35) et la Convention de Varsovie (art. 4, al. 3, lettre g, et art. 22, al. 2) prévoient l'insertion d'une déclaration d'intérêt à la livraison, forme plus complète et plus perfectionnée de la *déclaration de valeur* que connaissent les tarifs ferroviaires français puisqu'elle comprend à la fois le *quantum ea res est* et le *id quod interest*.

(1) Ce texte ne concerne que le cas de retard. En prévision des cas de perte et d'avarie, le voyageur peut faire une *déclaration de valeur* qui lui permet d'obtenir, jusqu'à concurrence du montant déclaré, la réparation du dommage souffert (art. 24, al. 1^{er}).

204. La déclaration d'intérêt à la livraison consiste dans une mention, de caractère facultatif, inscrite sur le bulletin de bagages au moment de la remise des colis au transport. Elle ne peut se faire que dans cette forme : la déclaration « *ne sort légalement ses effets* que lorsqu'elle est mentionnée sur le bulletin par l'agent du bureau des bagages » (règlement de transport néerlandais, art. 26, al. 3) ; — « Si cette somme [la somme représentant l'intérêt à la livraison] n'est pas indiquée dans le bulletin, la déclaration de l'intérêt *ne produira pas d'effet* » (règlement de transport tchécoslovaque, art. 36, § 6, lettre f, précité).

205. Le voyageur est libre de fixer à telle somme qu'il lui convient le montant de l'intérêt déclaré. Cependant les règlements de transport allemand et autrichien (§ 30, al. 2, *in fine*) décident que « lorsque l'indemnité à payer fait l'objet d'une limite maximum, conformément au § 35, al. 3, une déclaration d'intérêt à la livraison excédant ce maximum n'est pas admise ».

206. La déclaration donne lieu à la perception d'une taxe spéciale, contrepartie de la responsabilité élargie du voiturier.

207. Les *effets* de la déclaration varient selon les législations. Trois systèmes doivent être distingués :

a) dans un premier système, la déclaration permet au voyageur d'obtenir, en outre de l'indemnité ordinaire, des dommages-intérêts *supplémentaires* ou *complémentaires* jusqu'à concurrence du montant déclaré :

« L'expéditeur, dispose la loi belge (art. 41), a la faculté d'évaluer, au moment de la remise de la marchandise, et moyennant le paiement d'une taxe proportionnelle, un intérêt à la livraison. En cas de perte, d'avarie ou de retard, il a droit dès lors, *non seulement à l'indemnité ordinaire*

stipulée d'après l'article 42, mais à dommages-intérêts jusqu'à concurrence de sa déclaration et à charge par lui d'établir le préjudice ».

Le règlement de transport allemand (§ 90, al. 1^{er}) permet à l'ayant droit de réclamer, en cas de perte ou d'avarie, outre l'indemnité prévue au § 85 (*supra*, N° 192), « le remboursement du dommage prouvé excédant l'indemnité qui précède jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt à la livraison ». (Cf. C. com. allemand, art. 463, al. 1^{er} : « Si la valeur de l'objet remis a été, conformément au règlement d'exploitation des chemins de fer, déterminée dans la lettre de voiture, le bulletin de bagages ou la note d'expédition, on pourra réclamer, en cas de perte ou d'avarie de la marchandise, indépendamment des indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 de l'article 457, le dédommagement de tout préjudice plus considérable jusqu'à concurrence de la somme déclarée »).

Aux termes de l'art. 60 des Conditions et tarifs italiens : « Lorsqu'il existe une déclaration d'intérêt à la livraison, l'administration est tenue de payer, en cas d'avarie ou de perte, à l'ayant droit, *en sus des indemnités prévues à l'art. 58, le dommage plus étendu dont la preuve serait fournie* selon l'article 1228 du Code civil, étant entendu que cette indemnité plus étendue peut, à elle seule, épuiser la somme de l'intérêt déclaré, sans toutefois dépasser cette somme ».

« Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des bagages, il peut être alloué, *en sus des indemnités prévues aux art. 91 et 94, des dommages-intérêts supplémentaires* jusqu'à concurrence du montant de la somme déclarée » (règlement de transport tchécoslovaque, art. 97, § 5).

« Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de la perte totale ou partielle ou des avaries des bagages ayant fait l'objet de la déclaration d'intérêt à la livraison, il peut

être alloué des dommages-intérêts atteignant au maximum la somme déclarée. *Ces dommages s'ajoutent aux indemnités prévues aux articles 31 et 33* ». (C. I. V., art. 35, § 4) (1).

208. — b) dans un second système, spécial au cas de retard, et qui est celui des règlements de transport allemand et autrichien (§ 37, al. 2), de la loi danoise (§ 46), de la loi italienne (art. 59), du règlement de transport tchécoslovaque (art. 97, § 6) et de la C. I. V. (art. 35, § 3), les effets de la déclaration diffèrent selon qu'il y a ou non preuve d'un dommage.

Dans le premier cas, c'est le montant de ce dommage qui est remboursé jusqu'à concurrence de l'intérêt déclaré.

Dans le second cas, le voyageur a droit au paiement d'une indemnité *forfaitaire* égale, d'après les règlements de transport allemand et autrichien, à 0,20 Rm. par kg. de poids brut des bagages et par période indivisible de 24 heures à compter de la demande de livraison, avec maximum d'une semaine, — d'après la loi danoise au prix du transport, — d'après la loi italienne au double de l'indemnité prévue à l'article 57 (*supra*, N° 199), — dans le règlement de transport tchécoslovaque à 1,30 Kč par kg. de poids brut des bagages et par fraction indivisible de 24 heures à compter de la demande de livraison, — et sous le régime de la C. I. V. à 0 fr. 20 c. (2) par kg. de poids brut des bagages livrés en retard et par fraction indivisible de 24 heures, à compter de la demande de livraison, avec maximum de 14 jours.

(1) La rédaction de ce §, dans la nouvelle Convention du 23 novembre 1933, est plus explicite encore : « En cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des bagages ayant fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé : — a) les indemnités prévues aux articles 31 et 33, *et, en outre* — b) le remboursement du dommage supplémentaire prouvé, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré. »

..(2) Chiffre porté à 40 centimes par la nouvelle Convention,

Ces indemnités ne sont dues que si elles n'excèdent pas le montant de l'intérêt déclaré. Si elles sont inférieures aux indemnités qui pourraient être réclamées à défaut de déclaration, ces dernières peuvent être exigées.

209. — c) dans un troisième système, qui est celui de la convention de Varsovie (art. 22, al. 2), la déclaration d'intérêt à la livraison joue le rôle d'un véritable forfait : le voyageur peut, sans avoir à faire la preuve de l'existence et du montant d'un dommage, exiger le paiement de l'intérêt déclaré, sauf au transporteur à prouver que celui-ci est supérieur à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

210. — IV. *Cumul des indemnités.*

1° *Cumul de l'indemnité pour retard et de l'indemnité pour perte totale.* Ce cumul est interdit (Allemagne et Autriche, E. V. O., § 37, al. 4; Conditions et tarifs italiens, art. 56, § 1^{er}, al. 2; règlement de transport tchécoslovaque, art. 95, § 5; C. I. V. art. 34, § 3, al. 1^{er}). Seule l'indemnité pour perte peut être réclamée. Cependant comme, d'après la C. I. V., le voyageur a le droit d'exiger la réparation du dommage prouvé, il sera tenu compte en fait, dans la limite du maximum fixé par la Convention, des conséquences préjudiciables du retard antérieur à la perte démontrée ou présumée (1).

211. — 2° *Cumul de l'indemnité pour retard et de l'indemnité pour perte partielle.* Ce cumul est interdit : l'indemnité pour retard est payée pour la partie non perdue; pour la partie manquante, seule est due l'indemnité afférente à la perte partielle (Allemagne et Autriche, E. V. O., § 37,

(1) Cf. BRUNET, DURAND et DE FOURCAULD, N° 673.

al. 4, précité; Conditions et tarifs italiens, art. 56, § 1^{er}, al. 3; règlement de transport tchécoslovaque, art. 95, § 5, précité; C. I. V., art. 34, § 3, al. 2 (1)

212. — 3^o *Cumul de l'indemnité pour retard et de l'indemnité pour avarie*. Ce cumul est expressément autorisé par les règlements de transport allemand et autrichien (§ 37, al. 4, précité) et tchécoslovaque (art. 95, § 5, précité) ainsi que par la C. I. V. (art. 34, § 3, al. 3) (2). Il est interdit par la loi italienne : l'indemnité pour retard n'est due que pour la partie non avariée (art. 56, § 1^{er}, al. 3, précité).

213. On a soutenu (3) qu'un autre cumul était possible sous le régime de la C. I. V. : celui d'une indemnité pour retard et d'une indemnité pour préjudice né du retard, c'est-à-dire le cumul des indemnités prévues par les § 1 et 2 de l'art. 34.

Cette opinion ne peut être suivie : ou bien le voyageur fait la preuve qu'un préjudice est résulté du retard, et c'est le § 2 qui fixe l'indemnité ; ou bien cette preuve n'est pas rapportée, et c'est le § 1^{er} qui s'applique. Il s'agit donc d'une alternative, ce qui exclut nécessairement le cumul.

214. — V. *Intérêts des indemnités*. L'indemnité doit être augmentée des intérêts si l'ayant droit le demande (Allemagne, E. V. O. § 92; Cond. et tarifs italiens, art. 56, § 2; règlement de transport suédois, § 88; suisse, § 97 ;

(1) Aux termes de l'art. 35, § 5 de la nouvelle Convention, lorsque les bagages ont fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison : « S'il existe simultanément avarie ou perte partielle des bagages et retard à la livraison, les indemnités dues en vertu des §§ 3 et 4 b) ne sont payées que jusqu'à concurrence du montant déclaré comme intérêt à la livraison. »

(2) Voir, pour le cas où les bagages ont fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, la note précédente.

(3) BRUNET, DURAND et DE FOURCAULD, N^o 672.

tchécoslovaque, art. 99 ; C. I. V., art. 37). Le taux en est fixé à 5 % par le règlement de transport allemand, à 6 % par les règlements de transport suédois, suisse et tchécoslovaque, et par la C. I. V. Ces intérêts courent, soit du jour de la demande en justice (Suède, Suisse), soit du jour de la réclamation adressée au voiturier (Italie, Tchécoslovaquie, C. I. V.) ou reçue par lui (Allemagne) .

Des intérêts ne sont dus que si l'indemnité est supérieure, d'après le règlement de transport allemand, à 10 m.R. ; d'après le règlement de transport tchécoslovaque, à 65 Kč ; d'après la C. I. V., à 10 francs.

215. — VI. *Dol et faute lourde*. Les règles restrictives de la responsabilité du voiturier cessent de s'appliquer quand le dommage provient d'un dol, d'une faute intentionnelle : le voyageur a droit à une indemnité « pleine et entière » (Allemagne et Autriche, E. V. O., § 91 ; loi danoise, § 47 ; règlement de transport suisse, § 96) ; — les dommages-intérêts sont « réglés par le droit commun » (loi belge, art. 45) ; — « La limitation de la responsabilité... ne peut être invoquée par le chemin de fer » (règlement de transport néerlandais, art. 67, al. 3, pour le cas de perte et d'avarie ; cf. art. 69, al. 4, pour le cas de retard) ; — « Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité... » (Convention de Varsovie, art. 25, al. 1^{er}).

La C. I. V. (art. 36 (1) et le règlement de transport tchécoslovaque (art. 98), tout en décidant que le voyageur doit, en cas de dol du chemin de fer, être « complètement indemnisé pour le préjudice prouvé », limitent cependant l'indemnité au double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34 et 35 C. I. V. (91, 94, 95, 96 et 97 du règlement de transport tchécoslovaque).

(1) Voir au sujet de cet article les observations signées Ch. C., B. I. 1929.476.

Les Conditions et tarifs italiens ne prévoient aucune élévation du chiffre de l'indemnité en cas de dol, et il a été jugé par la Cour de cassation italienne (1) qu'un voyageur n'avait droit, en cas de vol de ses bagages par les agents du chemin de fer, qu'au paiement de l'indemnité ordinaire fixée par les tarifs.

Au dol est assimilée la faute *lourde* (Allemagne, Autriche (2), Belgique, Tchécoslovaquie, C. I. V.) ou *grave* (Danemark, Suisse). La Convention de Varsovie interdit au transporteur de se prévaloir des dispositions qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient d'une faute considérée comme équivalente au dol d'après la loi du tribunal saisi (art. 25, al. 1^{er}, précité).

Au dol et à la faute lourde du voiturier, la loi belge et le règlement de transport néerlandais, ainsi que la convention de Varsovie (art. 25, al. 2), assimilent expressément le dol et la faute lourde des *préposés* du voiturier.

216. — VII. *Objets précieux*. Les règles qui viennent d'être exposées s'appliquent en principe à tous les objets, quelle qu'en soit la valeur, transportés à titre de bagages. C'est ce qu'exprime la loi belge quand elle décide (art. 43) : « Les dispositions réglementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, ne seront admis au transport que sous certaines conditions, *y compris les conditions restrictives de la responsabilité*, telle qu'elle est établie dans le présent titre ».

Les règlements de transport allemand et autrichien (§ 35,

(1) Voir *B. I.*, 1929.367.

(2) Voir au sujet d'un retard de bagages, arrêt de l'*Oberlandesgericht* de Naumbourg, 23 octobre 1933, *B. I.*, 1934.310. La faute lourde existe, selon cet arrêt, « si l'on a, de façon flagrante, négligé de prendre toutes les précautions nécessaires et si les précautions les plus élémentaires qui sont de rigueur dans les transports n'ont pas été observées ».

al. 3, et § 86, al. 3, ébénés; cf. C. com. allemand, art. 462) autorisent le chemin de fer à fixer par voie de tarif le maximum de l'indemnité à payer pour perte totale ou partielle ou pour avarie des objets précieux (or, argent, platine, valeurs, pierres précieuses, dentelles, objets d'art, etc...) transportés comme bagages.

Aux termes du § 34 du règlement de transport de Suède : « Pour les objets en or, en argent ou en platine, le numéraire, les valeurs en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les objets d'art et autres objets précieux, la responsabilité du chemin de fer n'est engagée que si la perte totale ou partielle ou l'avarie ont été occasionnées par *dol ou faute grave des agents du chemin de fer*; la responsabilité en vertu du contrat de transport étant toutefois limitée à un maximum de 500 couronnes ».

La loi espagnole (art. 116) soumet les objets précieux à une *déclaration de valeur* dont l'omission a pour conséquence l'irresponsabilité du voiturier : « Le voyageur qui aura dans ses bagages des bijoux, pierreries, billets de banque, argent, actions de sociétés industrielles, titres de la dette publique ou autres objets de valeur devra en faire la déclaration et les montrer avant l'enregistrement, en indiquant la somme totale que ces objets représentent, soit comme valeur vénale, soit comme prix qu'il y attache. *Faute par lui de se conformer à cette prescription, l'entreprise sera déchargée de toute responsabilité en cas de vol ou de dévoiement* ».

TROISIEME PARTIE

L'action en responsabilité

CHAPITRE PREMIER

Les parties au procès

SECTION I

Qui peut agir contre le voiturier

217. « Le voyageur qui s'était fait accompagner des bagages aujourd'hui égarés, détruits, avariés ou tardivement parvenus à destination jouera très ordinairement le rôle de demandeur dans l'instance en dommages-intérêts engagée contre le voiturier » (1).

218. D'autres personnes peuvent se trouver lésées par l'inexécution, ou l'exécution défectueuse, du contrat de transport : elles ne sauraient être admises à agir contre le voiturier, car nul ne peut, à moins qu'il ne se présente comme le mandant ou le commettant de celui qui a contracté (2), ou comme le bénéficiaire d'une stipulation pour autrui au

(1) JOSSEERAND, N° 971.

(2) Voy. pour le cas où le voyageur qui a fait enregistrer les bagages est le *domestique* du propriétaire de ceux-ci : Bordeaux, 9 mars 1896 (Cie P. O. C. Robert), *D.* 98.2.468. Cf. trib. civ. Fontenay-le-Comte, 1^{er} juillet 1910 (Bujard et Philippon c/ ch. de f. Etat), *B. T.* 1910.152 ; trib. com. Seine, 2 janvier 1912 (Huret, Marq et Cie c/ Cie Nord), *B. T.*, 1912.51 ; trib. com. Seine, 25 juin 1913 (Laurent et Lemièrre c/ Cie Etat), *B. T.*, 1913.156.

sens de l'article 1121 du Code civil (1), se réclamer d'une convention à laquelle il n'a pas été partie (C. civ., art. 1165) (2). Le propriétaire des colis lui-même ne saurait, en cette seule qualité, réclamer des dommages-intérêts à raison de l'inexécution d'une opération à laquelle il est resté juridiquement étranger (3) (4).

219. La question s'est fréquemment posée en pratique, en cas de perte, avarie ou retard des bagages enregistrés par un voyageur ou représentant de commerce, de savoir si la maison intéressée pouvait agir contre le voiturier en réparation du dommage à elle causé.

220. Il n'est pas douteux qu'une action fondée sur l'article 1382 du Code civil pourrait, à défaut de tout lien contractuel entre la maison de commerce et le voiturier,

(1) Voy. pour l'action d'un militaire dont les bagages ont été enregistrés en vertu d'un ordre de transport délivré conformément au traité passé le 12 juin 1898 entre le ministre de la guerre et les grandes compagnies de chemins de fer (*traité Cotelle*) : Nîmes, 17 mai 1921 (Bonneau c/ Cie Midi), *B. T.*, 1921-82. Cf. *infra*, p. 197, note 3.

(2) Ainsi le directeur d'un théâtre n'est pas recevable à agir contre le voiturier en réparation du préjudice résultant pour lui du fait qu'une représentation n'a pu avoir lieu par suite du retard des bagages enregistrés par une actrice qu'il avait engagée en vue de cette représentation : trib. com. Marseille, 7 juillet 1897 (Mobisson c/ Cie P. L. M.), *B. A.*, 97.238.

(3) Paris, 20 mars 1930 (ch. de f. Etat c/ Baumgarten), *Journ. trib. com.*, 1931.232.

(4) L'action pourrait aussi être exercée par un mandataire du voyageur. La seule détention du bulletin ne suffit pas à établir cette qualité : le porteur du bulletin, qui a droit à la délivrance des colis, ne peut demander compte au voiturier de l'inexécution du contrat de transport (ou du retard), s'il ne justifie pas avoir été partie à ce contrat. Cf. trib. com. Seine, 29 juillet 1927 (Le Couédic c/ ch. de f. Etat), *La Loi*, 1^{er} décembre. Il en est autrement sous le régime de la *C. I. V.* (cf. *infra*, N° 227).

être accueillie (1). Mais elle impose au demandeur la preuve, généralement très difficile à rapporter, d'une *faute* du voiturier ou de ses préposés.

221. Le chef de la maison de commerce pourrait aussi exercer, par voie d'action oblique, l'action que son représentant négligerait d'intenter (C. civ., art. 1166) (2). Mais cela suppose qu'il est créancier de son représentant à raison de la perte, de l'avarie ou du retard des bagages. En outre l'action qu'il exercerait ainsi serait celle de son représentant, ce qui ne lui permettrait pas d'obtenir réparation du préjudice qu'il aurait personnellement subi.

222. Mieux vaudrait pour lui pouvoir mettre en jeu la responsabilité contractuelle du voiturier. Mais peut-il se prévaloir du contrat de transport passé par celui-ci avec le représentant de commerce ? L'affirmative n'est plus guère discutée aujourd'hui en jurisprudence : sans doute les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes et ne profitent pas aux tiers (3) ; mais la maison de commerce n'est pas un tiers par rapport au voiturier ; si elle n'a pas traité directement avec lui, tout au moins son représentant a-t-il traité pour elle comme mandataire ou pré-

(1) JOUANETON, N° 121 ; JOSSEAND, *loc. cit.* Cf. Paris, 26 mars 1930 (Collette c/ ch. de f. Etat), *Journ. trib. com.*, 1931.237.

(2) BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N° 3468.

(3) Cette règle reçoit exception en cas de *stipulation pour autrui*, et l'on a essayé de justifier par ce moyen l'action de la maison de commerce contre le voiturier : trib. com. Seine, 19 septembre 1908 (Flamencourt et Durochat c/ Cie P. L. M.), *Journ. trib. com.*, 1910.100. Mais l'idée de stipulation pour autrui est ici une application difficile : comment le voiturier aurait-il accepté la stipulation faite au profit de la maison de commerce, alors que la plupart du temps il ignore la qualité du voyageur qui fait enregistrer les bagages ? En outre, il faudrait admettre que cette stipulation est adjointe au contrat passé par le voyageur et acceptée par le voiturier d'une manière tacite, ce qui est une supposition toute gratuite, et, à vrai dire, une simple fiction.

posé de la maison pour laquelle il voyage; celle-ci a donc qualité pour agir contre le voiturier, soit en intervenant dans l'instance introduite par son représentant, soit en prenant elle-même l'initiative d'une demande en dommages-intérêts (1).

223. Quels que soient les avantages pratiques dont elle se recommande, cette solution ne laisse pas que d'être juridiquement des plus discutables (2).

Tout d'abord en assimilant le représentant de commerce à un mandataire ou à un préposé, elle confond sous une dénomination unique des situations juridiques qui peuvent en réalité être fort différentes (3). S'il est des cas où le représentant de commerce (cette expression étant prise dans

(1) Voy. les décisions citées par JOSSERAND, p. 1032, note 3. *Addé* : Amiens, 6 juillet 1901 (Pichat c/ Cie Nord), *Rec. Amiens*, 1901.255 ; Caen, 11 décembre 1901 (Cie Ouest c/ Beudin), *B. A.*, 1902.2.95, et 6 avril 1908 (Gérard c/ Cie Ouest), *B. T.*, 1908.153 ; trib. com. Saint-Etienne, 30 mai 1900 (Lévy fils et René Wolff c/ Cie P. L. M.), *La Loi*, 24 octobre ; trib. com. Seine, 20 juin 1900 (Aleyrac et Marty c/ Cie Midi), *Gaz. Trib.*, 1900.2, 2^e partie, p. 235 ; 12 septembre 1900 (Dubly c/ Cie Ouest), *La Loi*, 3 novembre ; 12 mars 1920 (Schurr c/ Cie Nord), *Gaz. Pal.*, 1920.1.462 ; 18 février 1921 (Granger c/ Cie Midi), *B. T.*, 1921.66 ; trib. com. Marseille 1^{er} février 1901 (Loeb et Nerson c/ Cie P. L. M.), *Rec. Mars.*, 1901.1.181 ; trib. civ. Orange 25 février 1926 (Samama c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1926.99 ; trib. com. Lyon, 6 juin 1929 (Elikann c/ Cie P. L. M.), *Gaz. jud. et com. Lyon*, 1930.91.

(2) Voy. dans le sens du refus de l'action à la maison de commerce : JOUANETON, N° 120 ; LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 629 bis ; ROGER, II, N° 712, et pour la jurisprudence, outre les décisions citées par cet auteur (p. 639, note 1) : trib. com. Lisieux 20 juillet 1907 (Gérard c/ ch. de f. Ouest), *B. T.*, 1908.8 ; trib. civ. Foix, 8 avril 1908 (Serres c/ Cie Midi), *La Loi*, 9 octobre ; trib. com. Seine, 13 juin 1924 (Saget et Lacomme Delattre c/ Cie Midi), inédit. Rapp. trib. com. Lille, 18 juillet 1912, *Journal des Transports*, 1912.592 ; Paris, 5 mai 1928, *Journ. trib. com.*, 1929.285.

(3) Voyez : G. FÉLIX-BERTRAND et A. CRESPEL, *Représentants, courtiers et commissionnaires devant la justice et le fisc*, Paris, 1932.

un sens générique) peut, à raison de sa situation dépendante, subordonnée, vis-à-vis de la maison qui l'emploie, être considéré comme le préposé de cette maison, il est d'autres cas où il apparaît comme un chef d'entreprise indépendant, ayant une personnalité juridique entièrement distincte de celle de la ou des maisons pour lesquelles il opère, et où cette maison ne saurait prétendre avoir été *représentée* aux contrats passés avec le voiturier par l'intermédiaire dont elle utilise les services. Enfin il est des cas très fréquents où le représentant de commerce, tout en étant tenu d'obligations assez précises à l'égard de la maison pour laquelle il voyage (obligation de réserver toute son activité à cette maison, de visiter telle région, de rendre compte périodiquement du résultat de ses démarches, etc...), jouit cependant d'une complète liberté pour l'organisation de ses tournées, le choix de la clientèle, celui des moyens de transport, etc... : peut-on dire qu'alors il *représente* la maison de commerce dans tous les actes juridiques qu'il est obligé ou qu'il juge bon d'accomplir pour parvenir au résultat promis, notamment quand il fait enregistrer les bagages qui lui sont nécessaires pour l'exercice de sa profession ? Ne contracte-t-il pas plutôt en son nom personnel pour l'exécution de la mission dont il s'est chargé, en sorte que la maison intéressée ne peut pas plus réclamer à son profit l'exécution des obligations assumées par le voiturier envers le voyageur, qu'elle n'est tenue des obligations contractées par celui-ci à l'égard du transporteur ou de l'hôtelier avec lesquels il traite au cours de ses déplacements ?

224. D'ailleurs, même si le représentant de commerce pouvait être considéré, quand il confie ses bagages au voiturier, comme le mandataire ou le préposé de la maison pour laquelle il voyage, celle-ci ne pourrait se prévaloir du contrat que pour autant que cette qualité aurait été révélée au voiturier lors de la formation du contrat : car si le

mandataire représente le mandant, si celui-ci est véritablement partie aux contrats passés en son nom par celui-là, c'est à la condition que le rapport dans lequel ils se trouvent soit connu de la personne avec laquelle le mandataire a contracté (cf. C. civ., art. 1997) ; sinon le mandataire est réputé avoir agi en son nom personnel, *proprio nomine*, et les actes passés par lui n'engagent pas plus le mandant qu'ils ne lui font acquérir de droits à l'égard des tiers. C'est donc seulement quand le voiturier n'aurait pu se méprendre sur la qualité du voyageur, soit qu'elle lui eût été déclarée, soit que l'aspect des colis ou toute autre circonstance lui eût permis de se rendre compte que le contrat était conclu au nom et pour le compte d'une tierce personne, c'est seulement dans cette hypothèse que la maison intéressée serait recevable à agir contre le voiturier. Dans le cas contraire, l'action ne pourrait être exercée que par le voyageur avec lequel le contrat aurait été conclu (1).

225. En vain objecterait-on que, les formalités abrégées du transport des bagages ne permettant pas au voyageur de déclarer préalablement sa qualité, le but de son voyage et le contenu de ses colis, ces justifications peuvent être faites après coup, judiciairement, avec la même efficacité que si elles avaient figuré dans le bulletin d'enregistrement ; qu'en conséquence, au cas où celui qui a remis ses bagages aux mains des agents du voiturier est un voyageur ou représentant de commerce, la preuve du mandat en vertu duquel il opérerait pouvant être administrée au moment où se manifestent les conséquences de l'inexécution par le voiturier de

(1) En ce sens : PIOT, § X, et, pour la jurisprudence, outre certaines des décisions citées *supra*, p. 198, note 1 : trib. com. Seine, 12 juin 1901 (Mosselli-Guyonnet c/ Cie P. O.), *Journ. trib. com.*, 1903.161 ; trib. com. Seine, 26 juin 1927 (Glaser c/ ch. de f. Etat), *La Loi*, 24 novembre ; trib. civ. Saint-Sever, 14 mai 1910 (Deneysse c/ ch. de f. des Landes), *B. T.*, 1910.120.

son obligation, le patron ou mandant a qualité, soit pour intervenir sur l'action intentée par son préposé, soit pour se substituer à lui en reprenant l'instance en son lieu et place (1) : rien dans les « formalités abrégées » du transport des bagages, qui ne sont point établies en général par le voiturier lui-même, mais par l'autorité administrative, en vue de l'avantage commun des voyageurs et du voiturier, ne permet de supposer qu'il ait été dérogé par les parties aux règles ordinaires du mandat; il serait aussi téméraire de prêter au voiturier l'intention d'assumer la responsabilité du dommage causé à une personne dont il a ignoré l'existence, qu'il le serait de mettre à sa charge la responsabilité d'un dommage qu'il n'aurait pas prévu ou pu prévoir en contractant (2).

226. Aussi bien ne s'expliquerait-on pas, si le voyageur ou représentant de commerce agissait en qualité de mandataire ou de préposé, que son action fût admise, ainsi qu'elle le fait la jurisprudence, concurremment avec celle du patron, de telle sorte qu'une indemnité distincte fût attribuée à chacun d'eux : les effets des actes accomplis par le mandataire dans la limite de son mandat se produisent tous en la personne du mandant, comme s'il avait agi lui-même, sans employer d'intermédiaire; un recours *contractuel* contre le voiturier ne peut donc appartenir qu'à une seule personne, celle qui a été véritablement partie au contrat, soit par elle-même, soit par son mandataire ou préposé. Si donc la nature des rapports unissant le représentant de commerce à la maison intéressée permettait de le considérer comme un mandataire ou préposé, l'action pourrait être exercée par

(1) *Sic* : Cas. Req., 26 octobre 1896 (Cie P. L. M. c/ Lavalur), *D.*, 98.1.500. *S.*, 97.1.237, et la plupart des décisions citées *supra*, p. 198, note 1.

(2) Cf. ROGER, II, N° 712, et *Supra*, N°s 154 et 155.

la maison de commerce, mais celle du préposé cesserait d'être recevable (1).

227. *Législations étrangères et C. I. V.* Quelques législations étrangères et la C. I. V. s'occupent du droit d'action contre le voiturier qui naît du contrat de transport des bagages.

Aux termes de la loi italienne (art. 62, § 1^{er}) : « Le droit d'exercer contre l'administration des réclamations et des actions nées du contrat de transport et des autres opérations mentionnées dans les présentes dispositions appartiennent exclusivement : a) pour les expéditions de bagages : — en cas de retard ou de perte partielle, à celui auquel l'une des déclarations prévues à l'art. 11, § 3 et 4, a été remise ; — en cas d'avarie, à celui vis-à-vis duquel l'avarie a été constatée (art. 11, § 5) ; — dans tous les autres cas, au détenteur du bulletin de bagages (art. 8, § 2) ».

L'article 41 de la C. I. V. est ainsi conçu : « L'action contre le chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à son défaut, justifie de son droit ». Cf. règlement de transport tchécoslovaque, art. 103, § 3 : « L'action tendant au paiement d'une indemnité pour perte totale ou partielle, pour avarie ou livraison tardive des bagages... appartient... à celui qui produit le bulletin de bagages, ou, à défaut, justifie de son droit d'une autre manière ».

Ce n'est donc pas au voyageur en cette qualité, mais au détenteur du bulletin, qu'est reconnu le droit d'agir contre le voiturier. Ce titre étant au porteur, l'action pourra être exercée en fait par un tiers étranger au contrat de transport. Celui-ci devra-t-il alors, ainsi qu'on l'a prétendu (2), établir « l'existence d'un dommage personnel » ? Nous ne

(1) Cf. LYON-CAEN et RENAULT, *loc. cit.*

(2) BRUNET, DURAND et DE FOURCAULD, N° 685.

le pensons pas. L'action qu'exerce le détenteur du bulletin est celle qui naît du contrat de transport. Cette condition est à la fois nécessaire et suffisante. La détention du bulletin dispense le demandeur d'établir qu'il a *qualité* pour agir, c'est-à-dire qu'il est le voyageur avec lequel le chemin de fer a contracté, ou son mandataire, ou le cessionnaire de ses droits; elle ne lui permet pas d'exercer d'autre action que celle qui naît du contrat de transport; du moins peut-il exercer cette action sans avoir à justifier qu'il souffre personnellement de l'inexécution.

SECTION II

Contre qui l'action doit-elle être dirigée ?

228. Il n'y a pas de difficulté quand le transport a été effectué par un voiturier unique : c'est évidemment contre ce voiturier que l'action doit être dirigée (1).

229. Si le contrat a été passé par l'intermédiaire d'une *agence de voyages*, celle-ci ne peut être recherchée par le voyageur, à moins qu'elle n'ait pris charge de tout ou partie du transport au cours duquel le fait dommageable s'est produit : sa situation est alors celle d'un voiturier ou d'un commissionnaire de transports, responsable comme tel envers son client (2).

230. Il n'y a pas de difficulté non plus quand plusieurs voituriers ont concouru successivement au transport, s'il a été passé autant de contrats distincts qu'il y a de voituriers

(1) JOUANETON, N° 122 ; PIOT, § XI.

(2) Voy. KOFFLER, *op. cit.*, p. 101-102 ; ROGER, N° 63 ; Lyon, 20 mai 1926 (Agence Lubin c/ Mac Carron), *B. A.*, 1926.2.163. Cf. pour l'action contre une *agence d'émigration* : trib. com. Seine, 29 octobre 1913, *B. T.*, 1914.31.

ayant participé à l'opération : chacun d'eux est responsable pour la partie du parcours effectuée par ses soins (1).

231. Il arrive fréquemment, quand plusieurs transporteurs doivent coopérer à l'acheminement des bagages à destination, qu'un contrat unique soit conclu par le voyageur avec le voiturier auquel il remet les colis, celui-ci s'engageant à les faire parvenir jusqu'à leur destination définitive, sauf à se substituer un ou plusieurs autres voituriers pour la partie du parcours qu'il n'effectue pas lui-même. Il n'y a plus alors des transports successifs, mais un transport *commun*, qui prend le nom de transport *mixte* quand il s'accomplit par des moyens de locomotion différents (transport par mer et par fer, par fer et par route ou dans les airs, etc...), de transport *international* quand il s'accomplit en partie à l'étranger. Alors se pose la question de savoir quelle est la part de responsabilité incombant à chacun des voituriers : auquel d'entre eux le voyageur devra-t-il s'adresser pour obtenir réparation du préjudice subi ?

233. La question se résout aisément en ce qui concerne les bagages à la main : seul le voiturier qui a effectué le transport au cours duquel le fait dommageable s'est produit peut se voir demander des comptes par le voyageur.

Cela résulte nécessairement, dans l'opinion qui assigne un caractère délictuel ou quasi-délictuel à la responsabilité du voiturier, de l'obligation où se trouve le voyageur de prouver la faute du voiturier, son adversaire au procès (2).

Mais la même solution doit, semble-t-il, être admise par ceux qui, comme nous, reconnaissent un fondement contrac-

(1) Piot, *loc. cit.*

(2) Aussi la C. I. V., qui n'admet de responsabilité à la charge du chemin de fer, en ce qui concerne les bagages à la main, qu'en cas de dommage causé par sa faute, décide-t-elle (art. 28, § 3) qu'« il n'y a pas en cette matière de responsabilité collective. »

tuel à la responsabilité du voiturier (cf. *supra*, N^{os} 26 et suiv.) : les textes qui établissent la responsabilité intégrale du premier voiturier restent étrangers au contrat de transport des voyageurs (1), et, par suite, à celui des bagages à la main, qui font l'objet accessoire de ce contrat ; d'ailleurs les raisons qui motivent la responsabilité du premier voiturier ne se retrouvent pas ici : c'est parce que le voyageur n'est pas en mesure de surveiller efficacement l'exécution du transport, de localiser l'événement dommageable au cours de telle ou telle phase de l'opération, que la loi lui permet, quand il s'agit des bagages enregistrés, d'agir en tout état de cause contre le premier voiturier, garant de son fait et de celui de ses successeurs (V. ci-après). Il n'en est pas de même dans le cas des bagages à la main : alors le voyageur est à même de désigner l'auteur responsable du dommage ; on ne conçoit guère que les objets conservés par le voyageur soient perdus ou détériorés, sans qu'il soit possible de déterminer le voiturier auquel ce fait est imputable : c'est contre ce voiturier, et contre lui seul, que l'action devra être dirigée.

233. S'il s'agit de bagages enregistrés, l'on appliquera les règles établies par la loi et la jurisprudence pour le transport des marchandises :

1^o Le premier voiturier (*voiturier originaire* ou *voiturier chargeur*) est, sauf convention contraire (2), garant de la bonne exécution du transport dans son ensemble. Responsable comme voiturier de la partie du transport qu'il ef-

(1) *Sic* : JOSSEERAND, N^o 928, et les auteurs cités (en ce sens), p. 984, note 1. *Contra* : H. et L. MAZEAUD, II, N^o 1942.

(2) Voy. par exemple l'annexe III au tarif intérieur V. N^o 2 et commun V. N^o 102 (billets d'aller et retour), Conditions spéciales au § 8 : « La responsabilité des administrations, vis-à-vis du public, en ce qui touche à l'exécution du transport des personnes et des choses, est strictement limitée aux parcours qui incombent à chacune d'elles. »

fectue lui-même, il répond, en qualité de commissionnaire de transport, du fait des voituriers auxquels il transmet les colis (C. com., art. 99). Tout dommage survenu depuis la prise en charge opérée par lui jusqu'à la livraison par le dernier voiturier lui incombe donc en principe, et il ne peut se soustraire à cette responsabilité en démontrant que le dommage provient de la faute d'un des voituriers subséquents : seule la preuve du vice propre de la chose, d'un cas de force majeure ou de la faute du voyageur lui permet de repousser l'action (1).

2° *Le voiturier intermédiaire et le dernier voiturier (voiturier lieur)* ne répondent au contraire que de leur fait. Ils ne peuvent être condamnés que si l'événement dommageable s'est produit pendant qu'ils détenaient les colis, ce qui impose au demandeur l'obligation de prouver : a) que le voiturier assigné a reçu les colis en bon état et en temps utile ; b) si l'action est dirigée contre le voiturier intermédiaire, que celui-ci ne les a pas transmis au suivant, ou qu'il les a transmis avec des manquants, ou des avaries, ou tardivement.

Toutefois le voiturier est présumé, en cas d'avaries *apparentes*, avoir reçu les colis en bon état, et il lui appartient de démontrer que ces avaries ne lui sont pas imputables (2).

234. Telles sont les règles qui, selon l'opinion commune, président à la répartition de la responsabilité entre les différents voituriers. Un certain nombre d'auteurs et de déci-

(1) JOUANETON, N° 123 ; PIOT, *loc. cit.* ; LYON-CAEN et RENAULT, *loc. cit.* ; JOSSERAND, *loc. cit.*

(2) Cf. sur ces différents points : JOUANETON, N°124 ; PIOT, *loc. cit.* ; LYON-CAEN et RENAULT, *loc. cit.* ; Pau, 13 janvier 1922 (Cie Midi c/ Cassou), *La Loi*, 30 mars, *Gaz. trib.* 1922.2.254 ; trib. com. Seine, 11 février 1922 (Hutchinson c/ Cie Est), inédit ; trib. civ. Seine, 9 avril 1924 (Chevalier c/ Cie Est), *Gaz. trib.*, 1925.2.37.

sions judiciaires ont cherché à reconnaître au voyageur le droit d'agir indifféremment contre l'un quelconque des voituriers, spécialement contre le dernier, avec lequel il se trouve mis en rapport au moment de la livraison, et dont le domicile est aussi, dans bien des cas, celui du demandeur (1).

Tous les efforts entrepris en ce sens paraissent dans l'état actuel de notre droit voués à l'échec. On ne voit pas à quel concept rattacher l'idée d'une responsabilité intégrale et commune des différents voituriers : la notion de *solidarité* ne permet pas d'atteindre ce but, car la solidarité doit, si elle ne résulte pas d'un texte, être expressément stipulée (C. civ., art. 1202) (2), et suppose d'ailleurs une *unité d'obligation* qui ne se rencontre pas en l'espèce, chacun des voituriers n'étant tenu que d'une obligation partielle (l'acheminement sur son parcours), et le dernier voiturier seul étant tenu de la livraison.

L'idée d'une *indivisibilité d'obligation* à la charge des

(1) Cf. Cas. civ., 15 avril 1873 (Cie Nord c/ Quaratesi), *D.*, 73.1.231, *S.*, 73.1.175. Dans cet arrêt, la Cour de Cassation déclare que lorsque plusieurs compagnies de chemins de fer se sont entendues pour délivrer des billets valables sur leurs réseaux respectifs et pour enregistrer directement les bagages des voyageurs, il se forme au moment de l'enregistrement un seul contrat de transport entre le voyageur, d'une part, et toutes les compagnies, de l'autre, en sorte que le voyageur peut recourir à son choix contre l'une quelconque des compagnies. Plus récemment, un jugement du tribunal civil de la Seine du 10 janvier 1923 (*Journ. dr. internat.*, 1929.1029) a déclaré le chemin de fer destinataire responsable de la perte d'un colis enregistré comme bagage par un voyageur, *bien qu'il fût établi que le colis avait été égaré avant sa transmission à la compagnie destinataire.* . .

(2) Il est vrai que le contrat de transport est ordinairement commercial à l'égard du voiturier, et qu'en matière commerciale la solidarité se présume. Encore faut-il que cette présomption ne soit pas exclue par la loi commerciale elle-même, et c'est ce que fait l'article 99 du Code de commerce, qui, en imposant au voiturier-chargeur la responsabilité du parcours total, différencie nettement sa situation de celle des autres voituriers, dont l'obligation est nécessairement moins étendue.

voituriers successifs, mise en avant par plusieurs auteurs (1), doit être écartée pour la même raison, qu'on envisage d'ailleurs, soit une indivisibilité *naturelle*, qui fait défaut, soit une indivisibilité *intentionnelle* ou *conventionnelle*, difficilement concevable car elle supposerait chez les voituriers intéressés la volonté de multiplier bénévolement et gratuitement leur responsabilité (2).

235. *Législations étrangères et Conventions internationales.*

La responsabilité intégrale du premier voiturier, depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, est de principe dans les législations étrangères (Allemagne et Autriche, E. V. O., § 96, al. 1^{er}; loi belge, art. 5; règlement de transport néerlandais, art. 61; suédois, § 94, al. 1^{er}; suisse, § 82, al. 1^{er}; tchécoslovaque, art. 88, § 1^{er}) comme dans la C. I. V. (art. 29, § 1^{er}).

236. Les autres transporteurs, d'après les règlements allemand et autrichien (§ 96, al. 2), suédois (§ 94, al. 2), suisse (§ 82, al. 2), tchécoslovaque (art. 88, § 2) et la C. I. V. (art. 29, § 2), par le seul fait de la prise en charge des colis, participent au contrat de transport et assument les obligations qui en résultent.

L'action peut être exercée, soit contre le chemin de fer de départ, soit contre le chemin de fer destinataire, soit contre celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action (C. I. V., art. 42, § 2; cf. Allemagne, E. V. O., § 96, al. 3; règlement de transport néerlandais, art. 61, précité; suisse, § 82 al. 3; tchécoslovaque, art. 104, § 1^{er}, lettre c).

(1) M. DE FOURCAULD, *L'idée fausse de mandat dans le contrat de transport...*, *Rev. prat. de législ. et de jurispr. du trib. com. Seine*, 1925, 1^{re} partie, p. 1 ; A. COUV RAT-DESVERGNES, *De la responsabilité du dernier transporteur*, *ibid.*, 1926, 1^{re} partie, p. 89 ; ROGER, II, N° 897, et note D. 1926.1.73.

(2) Pau, 13 janvier 1922, précité (motifs).

237. Il en est de même sous le régime de la Convention de Varsovie : « S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits » (art. 30, § 3) (1).

238. Une seule condition, expressément énoncée par ces législations, est imposée à l'action contre le dernier transporteur : c'est que celui-ci ait reçu les colis. Cependant la C. I. V. (art. 42, § 2, al. 2) décide : « Dans le cas où le chemin de fer destinataire n'a pas reçu les bagages, il peut néanmoins être actionné ».

Cette disposition étonnante, véritable « monstre logique et juridique » (2) a été introduite dans la C. I. V. (elle figure aussi dans la C. I. M. et le règlement de transport tchécoslovaque) afin de donner au voyageur la certitude de trouver toujours, à proximité de son domicile, un voiturier auquel il puisse demander des comptes. Mais ce résultat pouvait être obtenu beaucoup plus simplement, et d'une manière tout aussi certaine, sans infliger une pareille défaite aux règles les plus élémentaires du droit et du bon sens :

(1) Les mots « expéditeur » et « destinataire » ne s'appliquent au sens propre qu'au transport des marchandises, non à celui des bagages. Il n'y a dans ce dernier cas ni expéditeur ni destinataire, mais un *voyageur* qui remet les colis au transport et les retire à l'arrivée, et entre les mains duquel se trouvent donc réunies les actions contre le premier et le dernier transporteur, respectivement attribuées, dans le premier cas, à l'expéditeur et au destinataire.

(2) Voyez l'étude de M. HUBERT DE LA MASSUË, *Rev. prat. de légis. et de jurispr. du trib. com. Seine*, 1926, 1^{re} partie, p. 17, ainsi que les observations de cet auteur sous *Cas. civ.*, 21 janvier 1925, *Rev. ventes et transports*, 1926, p. 240, et les articles parus dans *La Griffe*, N^{os} des 10 et 24 mars et 7 avril 1927 ; *La Revue Mondiale*, N^o du 1^{er} mai 1927 ; *Le Monde Economique*, N^o du 13 juillet 1927.

il suffisait de permettre au demandeur d'assigner le premier voiturier, responsable de l'intégralité du parcours, devant le tribunal du lieu de destination, sauf au voiturier défendeur à charger le voiturier destinataire de le représenter à l'action (1), et l'on peut regretter que les représentants des Etats signataires des Conventions de Berne, réunis à Rome en octobre et novembre 1933 pour la révision de ces Conventions, n'aient pas profité de la circonstance pour modifier en ce sens le texte précité : ils se sont bornés à y apporter une légère retouche de forme, d'ailleurs sans portée, en remplaçant l'article *le* (« dans *le* cas où... ») par son pluriel (« dans *les* cas où... »).

(1) En ce sens : HUBERT DE LA MASSUE, *op. cit.*

CHAPITRE DEUXIEME

Compétence

SECTION I

Compétence d'attribution ou *ratione materiae*

*(Par quelle catégorie de tribunaux
le litige doit-il être tranché ?)*

239. Les actions en responsabilité auxquelles peut donner lieu le transport des bagages ressortissent aux juridictions de l'ordre judiciaire, et, plus précisément, au tribunal civil de première instance, au juge de paix ou au tribunal de commerce, selon les distinctions qui vont être indiquées.

Il en est ainsi quelle que soit la cause de la responsabilité du voiturier, le mode de transport, la variété de bagages, la personnalité du voyageur ou celle du voiturier : l'Etat lui-même, en tant qu'il exploite un chemin de fer, étant soumis à la même responsabilité que les compagnies concessionnaires (loi du 15 juillet 1845, art. 22), est justiciable des mêmes juridictions (1).

(1) *Sic* : JOSSERAND, p. 1043, note 5 ; cf. BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N° 3.792 ; THALLER et PERCEROU, I, N° 188. Mais voyez pour l'action du passager d'un transport de l'Etat : Conseil d'Etat, 12 juin 1925 (GRANDCLEMENT), *D.*, 1927.3.41, note Jean DEVAUX, *S.*, 1927.3.122, et la note.

240. La compétence des tribunaux judiciaires subsiste même en temps de guerre. Le contraire avait d'abord été jugé, mais la jurisprudence a fini par reconnaître que, bien que le service des chemins de fer relève alors tout entier de l'autorité militaire, les compagnies ou l'administration des chemins de fer de l'Etat conservent leur personnalité d'entreprises de transports : c'est toujours avec les exploitants que le contrat est conclu, non avec les pouvoirs publics ; le demandeur doit donc pouvoir saisir la juridiction judiciaire, serait-il militaire et les bagages auraient-ils été expédiés en vertu d'un ordre de transport délivré par l'autorité militaire (1).

241. Quelle est, parmi les différentes juridictions de l'ordre judiciaire, celle qui doit être saisie ? Il faut distinguer selon le caractère que présente le contrat de transport au regard de chacune des parties.

242. — 1° *Le contrat est civil pour les deux parties.* Il est extrêmement rare que le contrat de transport ait le caractère civil à l'égard du transporteur. Il en est ainsi d'un acte de transport isolé, accompli par celui qui ne fait pas profession de transporter des personnes ou des choses (2).

A l'égard du voyageur, le transport est un acte civil toutes les fois qu'il ne se rattache pas à l'exercice d'un commerce (V. le numéro suivant).

(1) Voy. : Nîmes, 17 mai 1921 et 17 juillet 1922, *B. T.*, 1921.82 et 1922.93. Cf. en ce qui concerne les marchandises : Civ., 30 décembre 1924, *D. h.*, 1925.58, et, en ce qui concerne le transport des voyageurs : Req., 9 novembre 1921 ; Civ., 24 janvier 1922 (3 arrêts), *B. A.*, 1922.26 ; Civ., 4 juillet 1922 et 22 janvier 1924, *S.*, 1924.1.161, note A. MESTRE ; Trib. conflits, 10 mars 1923 (ROUSSEAU), *S.*, 1924.3.57, note HAURIOU ; Trib. conflits, 11 février 1924 (CLAPIER) et Conseil d'Etat 28 novembre 1923 (Conques), *B. A.*, 1924.2.65.

(2) Cf. JOSSEBRAND, N° 367.

Si le transport avait le caractère civil à l'égard des deux parties, le tribunal civil ou le juge de paix, selon le chiffre de la demande, serait seul compétent.

243. — 2° *Le contrat est commercial pour les deux parties.* Le transport des bagages constitue un acte de commerce pour le voiturier quand celui-ci l'accomplit en qualité d'*entrepreneur de transports* (art. 632 C. com.), c'est-à-dire se charge habituellement et par profession d'effectuer des transports, ce qui est le cas ordinaire (1). Il acquiert le caractère commercial à l'égard du voyageur, en vertu de la théorie de l'accessoire, quand ce voyageur est un commerçant voyageant pour les besoins de son commerce (2).

L'action doit en pareil cas être portée devant le tribunal de commerce, et cela quel que soit l'intérêt du litige : il est de règle en effet que la juridiction du tribunal de commerce exclut celle du juge de paix pour tous les procès commerciaux, même quand le juge de paix a une compétence spécialement élargie quant à la valeur du litige, ce qui est le cas en matière de bagages (cf. *infra*, n^{os} 245 et 246) (3).

244. — 3° *Le contrat est commercial pour le voiturier et civil pour le voyageur.* C'est un acte mixte. La jurisprudence permet en ce cas au demandeur, à l'égard duquel le contrat a un caractère civil, de porter l'action, à son choix, soit devant la juridiction civile, soit devant le tribunal de commerce. Cette option appartient donc au voyageur (4).

(1) JOSSEMAND, *loc. cit.* ; LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 704.

(2) JOUANETON, N° 3 ; LYON-CAEN et RENAULT, *loc. cit.* ; JOSSEMAND, p. 1001, note 3 ; ROGER, N° 13.

(3) Cf. GLASSON et TISSIER, *Traité théor. et prat. de procéd. civ.*, 3° éd., II, N° 331.

(4) JOUANETON, N° 127 ; Civ., 8 mai 1907 (Cie de Navig. mixte c/ Declat), D., 1908.1.214, S., 1909.1.486 ; Cour de l'Afrique Occidentale, 5 mai 1911 (Cie des Chargeurs Réunis c/ Messimy), *Rev. internat. dr. marit.*, XXVII, 197.

245. Dans le cas où la juridiction civile est compétente, il y a encore lieu de rechercher si le demandeur doit s'adresser au tribunal civil ou au juge de paix. La loi du 12 juillet 1905 (art. 2) contient une disposition attribuant au juge de paix, « jusqu'au taux de la compétence en dernier ressort des tribunaux de première instance », la connaissance des litiges « entre les voyageurs et les entrepreneurs de transports par terre ou par eau, les voituriers ou bateliers, pour retards, frais de route et perte ou avarie d'effets accompagnant les voyageurs ». Le taux de la compétence en dernier ressort des tribunaux de première instance, qui était originellement de 1500 francs (loi du 11 avril 1838, art. 1^{er}) a été porté à 7.500 francs par le décret-loi du 28 mars 1934. Le juge de paix est compétent en dernier ressort jusqu'à 1.500 francs.

246. La disposition de l'article 2 de la loi de 1905 suppose pour son application un procès civil, tout au moins de la part du voyageur. Si le litige avait un caractère commercial pour les deux parties, c'est devant le tribunal de commerce que l'action devrait être portée (1).

247. Si la demande était motivée par un fait délictueux des agents du voiturier, le voyageur pourrait également porter son action devant la juridiction répressive (C. Instr. crim., art. 3). Le voiturier pourrait être appelé au procès comme civilement responsable (2).

(1) Cas. civ., 28 décembre 1909 (Cie P. O. c/ Marquès). *D.*, 1911.1.320. *S.*, 1912.1.257, note FERRON. Cf. PIOT, § XII ; JOSSEMAND, N° 986-2° ; ROGER, N° 16, p. 25-26. *Contra* : Paul SORTAIS, *De l'extension de la compétence des juges de paix*, thèse, Paris, 1934, p. 101-103.

(2) JOUANETON, *loc. cit.*

SECTION II

Compétence territoriale ou *ratione personae vel loci*

(*Quel est, parmi les tribunaux d'une même catégorie, celui qui doit être saisi ?*)

248. Le tribunal compétent *ratione loci* pour connaître des actions en responsabilité concernant les bagages est en règle générale celui du domicile du voiturier défendeur (art. 59 C. Pr. civ.) : *actor sequitur forum rei*.

S'il y a plusieurs défendeurs, l'action peut être portée devant le tribunal du domicile de l'un d'eux, au choix du demandeur (art. 59, al. 2).

249. En ce qui concerne les bagages à la main, l'action pourrait aussi être portée devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit, tout au moins si l'on admet que la responsabilité du voiturier est de nature délictuelle (1) (L. 26 novembre 1923, complétant art. 59 C. Pr. civ.).

250. Si le voiturier est une société, le tribunal compétent est celui du lieu où cette société est établie (art. 59, al. 5), c'est-à-dire le tribunal du siège social (cf. art. 69-6°).

251. On sait que la jurisprudence permet au demandeur d'assigner une société, en dehors de son siège social, partout où elle possède un *établissement principal*, c'est-à-dire, s'agissant d'un voiturier, pratiquement une compagnie de chemins de fer, une gare assez importante pour pouvoir être considérée comme une « succursale » de la compagnie. Cette

(1) Cf. sur cette question, *supra*, N°s 21 et suiv.

jurisprudence trouve son application en matière de litiges relatifs aux bagages (1).

251 ^{bis}. Pour que le tribunal de la gare succursale soit compétent, il faut que le fait générateur du litige se rattache par une relation directe aux opérations de cette succursale, au triple point de vue de l'exploitation, de l'administration ou de la surveillance (2).

A cet égard s'est posée la question suivante: il arrive parfois, quand les bagages ne peuvent être mis à la disposition du voyageur dès son arrivée à destination, que le chemin de fer accepte d'en effectuer la livraison dans une autre gare. Si une contestation s'élève ensuite, pourra-t-on considérer que le fait générateur du litige se rattache aux opérations de cette dernière gare ? On ne saurait, pour écarter cette solution, dire qu'il y a eu formation d'un nouveau contrat de transport : la livraison n'ayant pas eu lieu, le contrat primitif subsiste. Il y a eu, sinon prolongation du contrat (le transport des bagages ne peut se prolonger au-delà du lieu de destination du voyageur), tout au moins modification conventionnelle du lieu de la livraison; cela suffit, semble-t-il, pour que la gare où la livraison a eu, ou devait en définitive avoir lieu, se trouve participer aux opérations qui font naître le litige, et pour que le tribunal du lieu de cette gare soit compétent (3).

(1) Cas. civ., 22 juin 1920 (Cie Midi c/ Alquier), *Ann. ch. de f.*, 1920.1.155, *B. T.*, 1920.59, et les décisions citées aux notes suivantes. Jugé que l'agence d'une compagnie de chemins de fer, dont le rôle est de fournir des renseignements aux voyageurs et de leur délivrer des billets, ne constitue pas un établissement principal attributif de juridiction : trib. civ. Seine, 21 mai 1909, *Journal des Transports*, 1910.153. Une halte ou un dépôt de matériel ne sauraient non plus être considérés comme tels : JOUANETON, N° 128.

(2) Civ., 22 juin 1920, précité ; trib. com. Lille, 12 décembre 1930, *Ann. ch. de f.*, 1932.1 (suppl.), N° 66.

(3) *Sic* : trib. com. Cannes, 4 juin 1908 (Gérard c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1908.154. Cf. trib. com. Nice, 7 avril 1910 (Linage c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1910-137. *Contra* : trib. com. Perpignan, 15 mars 1907

252. *Règles spéciales à la compétence du tribunal de commerce.* L'article 420 du Code de procédure civile, qui ne paraît viser littéralement que la vente, mais qu'on est d'accord pour étendre à tous les contrats commerciaux, permet au demandeur de porter l'action à son choix :

a) *devant le tribunal du domicile du défendeur.* C'est l'application du droit commun. Cf. *supra*, N^{os} 248 et suiv.

b) *devant le tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée.*

c) *devant le tribunal dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué.*

253. Le tribunal du lieu de la promesse est celui de la formation du contrat de transport (1).

Le lieu de la livraison est, dans l'opinion qui prévaut, celui de la remise des colis par le voiturier au destinataire (2).

Enfin le lieu du paiement est celui où doit être acquitté le prix du transport, c'est-à-dire, pour les bagages, dont le port est ordinairement payé lors de l'enregistrement, celui de la remise des colis au voiturier.

Le voyageur titulaire d'un billet circulaire qui fait, après chaque arrêt, enregistrer ses bagages pour une destination nouvelle, ne conclut pas à chaque fois un nouveau contrat pour le transport de ses bagages sans excédent ; l'action ne peut donc être portée devant le tribunal d'une des gares d'arrêt du parcours, considérée comme lieu du paiement ; seul le tribunal de la gare de départ peut être saisi (3).

(Gulliani c/ Cie Midi), *B. T.*, 1907.134 ; Nîmes, 20 novembre 1925 (Cie P. L. M. c/ Samama), *B. T.*, 1926.50. Comp. trib. com. Lyon, 31 janvier 1913, *Ann. ch. de f.* 1914.1 (suppl.), N^o 182.

(1) JOSSEBRAND, N^o 989.

(2) Cf. JOSSEBRAND, *loc. cit.* ; Cas. civ. 23 octobre 1929 (ch. de f. Als.-Lorr. c/ Contenot), *S.*, 1930.1.289 (note LAGARDE).

(3) PIOT, *loc. cit.*, *in fine* ; Montpellier, 6 février 1903 (Cie Midi c/ Cros), *Gaz. Pal.*, 1903.1.359 ; trib. civ. Pontarlier, 5 novembre 1908 (Monnier c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1909.71.

254. Cette adaptation de l'article 420 au contrat de transport est loin d'être pleinement satisfaisante : d'une part la disposition de l'alinéa 2 ne saurait avoir qu'une portée pratique des plus restreintes, car il est rare que le lieu de la promesse et celui de la livraison soient situés dans le ressort du même tribunal, condition nécessaire pour que ce tribunal puisse être saisi ; d'autre part on ne s'explique guère la prédilection marquée par le législateur pour le tribunal du lieu du paiement, déclaré compétent même s'il n'est pas celui de la promesse, alors que l'action ne peut être portée devant le tribunal du lieu de la livraison s'il n'est en même temps celui de la formation du contrat de transport.

255. Aussi une autre interprétation de l'article 420 a-t-elle été proposée (1) : le lieu de la promesse ne serait pas celui de la formation du contrat, mais celui où le contrat devait être exécuté, le lieu conventionnel de la livraison ; il faudrait sous-entendre dans le texte les mots « de livrer », et lire l'avant-dernier alinéa comme s'il portait : « [Le demandeur pourra assigner devant le tribunal] dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite *de livrer* et la marchandise livrée ».

D'autre part le mot *paiement*, dans le dernier alinéa, ne devrait pas être pris dans son sens usuel de numération d'un prix, d'acquittement d'une dette d'argent, mais dans son sens large et juridique d'exécution par le débiteur de la prestation promise, mode normal d'extinction des obligations. De quelle obligation s'agit-il ? Evidemment de celle du voiturier d'effectuer la livraison. Ainsi le tribunal du lieu conventionnel de la livraison serait compétent dans tous les cas.

(1) HUBERT DE LA MASSÈRE, *De la compétence ratione loci en matière commerciale*, *Rev. prat. de législl. et de jurispr. du trib. com. Seine*, 1926, 1^{re} partie, p. 141.

256. Cette ingénieuse interprétation se recommande de la tendance du législateur à rapprocher les parties de l'objet du litige. Elle a l'avantage de fournir une solution nette et cohérente là où l'interprétation usuelle aboutit parfois à des résultats difficilement justifiables.

Mais elle a l'inconvénient d'introduire dans le texte une addition ou une correction que le législateur n'eût peut-être pas acceptée, et repose sur une équivoque créée par l'emploi des mots « promesse de livrer » : le tribunal du lieu de la promesse « de livrer », ce peut-être, soit celui du lieu de la formation du contrat, soit celui dans l'arrondissement duquel la livraison devait, selon la promesse du voiturier, être effectuée, et l'auteur ne parvient à faire prévaloir ce second sens qu'au moyen d'une habile transposition de termes: « le tribunal dans l'arrondissement duquel la *promesse* a été faite *de livrer* » au lieu de « le tribunal dans l'arrondissement duquel la *promesse de livrer* a été faite. »

Aussi bien ne paraît-il pas certain que l'interprétation proposée soit plus avantageuse que l'interprétation ordinaire. Bien souvent le voyageur trouvera plus commode d'assigner le transporteur devant le tribunal du lieu du paiement, c'est-à-dire de la gare de départ, que devant le tribunal du lieu de destination. Il importe en outre de remarquer qu'en cas d'urgence l'état des objets transportés peut être constaté au lieu de destination au moyen d'une expertise ordonnée par le juge des référés, ou par le Président du tribunal de commerce ou le juge de paix dans les formes de l'article 106 du Code de commerce, voire par le tribunal, même si celui-ci n'est pas compétent pour connaître du fond du litige (1).

257. *Clauses attributives de juridiction.* Les billets de passage et bulletins de bagages délivrés par les compagnies

(1) Cf. trib. com. Alger, 17 mai 1909 (Caussidou c/ Cie Transatl.). *Rev. internat. dr. marit.*, XXVI, 43.

de navigation maritime contiennent fréquemment une clause attribuant compétence exclusive à un tribunal déterminé pour tous les litiges qui peuvent naître à l'occasion du transport des bagages, par exemple au tribunal de commerce du siège social de l'armateur.

Ces clauses sont valables (1) en tant qu'elles dérogent aux règles de la compétence *ratione loci*, considérées comme d'intérêt privé. Elles seraient nulles au contraire si elles portaient atteinte aux règles de la compétence *ratione materiae*, lesquelles sont d'ordre public. Cependant le voyageur à l'égard duquel le contrat présente un caractère civil peut, au moment de la formation du contrat, renoncer à la faculté d'option qui lui appartient en ce cas, et s'engager à prendre pour juge l'une des juridictions auxquelles il lui aurait été loisible de s'adresser (2).

258. L'acceptation de la clause résulte de celle du billet ou du bulletin sur lequel elle figure (3). Il a été jugé qu'un passager ne saurait être présumé avoir pris connaissance d'une clause inscrite sur le billet en petits caractères rendus presque illisibles par les marques, cachets et tampons qui les recouvrent, alors au surplus que les billets sont retirés aux passagers dès leur arrivée à bord (4).

259. L'action pourrait encore être portée devant un tribunal qui ne serait pas compétent d'après les règles qui viennent d'être exposées, si elle était formée par voie de garantie par le défendeur à l'action principale intentée devant un autre tribunal, par exemple par l'assureur des objets transportés (C. proc. civ., art. 181) (5).

(1) Cf. RIPERT, II, N° 2012.

(2) et (3) Civ. 8 mai 1907 ; Cour Afr. Occident., 5 mai 1911, précités.

(4) Alger, 20 février 1924 (Cie Transatl. c/ Bruel), *Dor. Sup.*, II, 258. Cf. Alger, 20 avril 1910 (Caussidou c/ Cie Transatl.), *Rev. internat. dr. marit.*, XXVI.43.

(5) Cas. civ., 15 novembre 1927 (Cie P. L. M. et Cie d'assur. Alliance belge c/ Marignan), *B. T.*, 1928.9.

260. *Législations étrangères et Conventions internationales.* Les législations étrangères ne contiennent pas de dispositions relatives à la compétence en matière d'actions nées contre le voiturier du contrat de transport. Il faut donc se référer aux règles du droit commun (1).

261. La C. I. V. renvoie, pour la détermination du tribunal compétent, à la loi nationale du chemin de fer poursuivi, réserve faite des accords entre Etats ou des actes de concession qui peuvent en décider autrement. Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun des réseaux est considéré, quant à l'application des règles de la compétence, comme un chemin de fer distinct.

262. L'action en responsabilité doit, d'après la Convention de Varsovie (art. 28) être portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège social de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu. soit devant le tribunal du lieu de destination. La procédure est réglée par la loi du tribunal saisi.

L'avant-projet donnait aussi compétence, en cas de non arrivée de l'aéronef à destination, au tribunal du lieu de l'accident. La compétence de ce tribunal a été écartée à raison de la difficulté des procès dans les pays où les tribunaux ne sont pas organisés, et de l'impossibilité d'appliquer une telle disposition dans le cas où l'accident se serait produit sur le territoire d'un Etat non participant à la Convention.

263. L'article 32 annule toutes clauses et conventions particulières antérieures du dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de compétence établies par la Con-

(1) Voir : BRUNET, DURAND et DE FOURCAULD, p. 730 et suiv.

vention. Toutefois l'insertion des clauses d'arbitrage est permise, mais dans le transport des marchandises seulement : il n'a pas paru possible de les admettre dans le transport des personnes, parce qu'on a voulu protéger le voyageur, qui en général n'est pas commerçant, contre une clause dont le sens et la portée pourraient lui échapper, et qui le priverait de la protection des tribunaux officiels. La prohibition s'étend au transport accessoire des bagages (1).

(1) Voy. les procès-verbaux de la Conférence, p. 57 : — M. le Président : « Nous allons voter sur la motion allemande, qui est appuyée par M. RIPERT, et qui consiste à ajouter... après le mot *toutefois* : dans les transports de marchandises... » — M. PITTARD (Suisse) : « Et les bagages ? » — M. RIPERT (France) : « *Les bagages vont avec le voyageur*. Le voyageur n'est pas commerçant... »

CHAPITRE TROISIEME

Preuve

264. Le voyageur qui entend mettre en œuvre la responsabilité du voiturier à l'occasion du transport des bagages a une triple preuve à administrer (1). Il doit établir : 1° l'existence, en tant que bagages, des objets perdus, avariés ou tardivement parvenus à destination ; 2° la réalité du fait générateur de responsabilité : perte, avarie, retard ; 3° la réalité et le montant d'un dommage. En outre, mais seulement lorsque la responsabilité mise en jeu est d'ordre délictuel (ce qui est le cas, dans l'opinion commune, pour les bagages à la main), le voyageur doit démontrer que le dommage est imputable à la *faute* du voiturier ou de ses agents, qui ont commis une maladresse, une imprudence, une négligence, n'ont pas observé les règlements, etc... Cette preuve peut être faite par tous les moyens et n'appelle pas d'explications spéciales.

265. — § 1^{er}. *Preuve de l'existence, en tant que bagages, des objets perdus, etc...*

Le voiturier ne peut être responsable, en cette qualité, que des objets dont il a pris charge, tout au moins tacitement, comme il arrive pour les bagages à la main ; il ne répond pas des objets qui ont été introduits dans la

(1) Cf. JOSSERAND, N° 973.

voiture à son insu (1). Le voyageur doit donc commencer par faire la preuve du contrat conclu avec le voiturier pour le transport de ses bagages (2).

Cette preuve s'administrera, s'il s'agit des bagages enregistrés, par la production du bulletin, et, à défaut de ce document, par tous les moyens possibles (témoignages, présomptions, etc...) (3).

Si l'action concerne les bagages à la main, le demandeur devra d'abord justifier de sa qualité de voyageur, c'est-à-dire de la conclusion du contrat de transport de personnes en vertu duquel il avait pris place dans le train, la voiture, etc..., avec les colis pour lesquels il réclame une indemnité; il établira ensuite par tous les moyens (4), notamment par présomptions (5), qu'il avait conservé avec lui les objets aujourd'hui perdus ou détériorés.

§ 2. Preuve du fait générateur de responsabilité.

266. — A. *Perte totale*. La non-remise des colis à l'ayant droit, qui constitue la perte, s'établit par la production du bulletin de bagages, dont la détention par le voyageur fait présumer que la livraison n'a pas été effectuée (6).

Ce n'est là cependant qu'une présomption qui peut être détruite par la preuve contraire : le voiturier peut établir par tous les moyens que les bagages ont été remis au porteur

(1) Cf. trib. com. Lyon, 19 mars 1912, *B. T.*, 1913.15.

(2) trib. com. Seine, 17 décembre 1919 (Costa-Mariclos c/ ch. de f. Etat), inédit.

(3) JOSSERAND, *loc. cit.* ; cf. ROGER, N° 417.

(4) JOSSERAND, *loc. cit.* ; BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N° 3518.

(5) Paris (5^e Ch.), 13 janvier 1932 (Janssens c/ Registre), *La Semaine Juridique*, 1932.542.

(6) JOUANETON, N° 73 ; JOSSERAND, *loc. cit.* ; trib. com. Seine, 5 mai 1904 (Cuveller c/ Cie P. O.), *Gaz. Pal.*, 1904.1.767 ; Lyon, 1^{er} décembre 1900 (Wiesgrill c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1908.8.

du bulletin, encore que celui-ci soit resté en possession de ce document (1).

Inversement le bulletin constitue aux mains du voiturier un titre libératoire : sa détention par le voiturier fait présumer que la livraison a eu lieu, sauf au réclamant à démontrer qu'il n'a pas reçu les colis (2).

267. — B. *Manquant*. Il y a manquant si le poids ou le nombre des colis à l'arrivée est inférieur à celui qui a été pris en charge par le voiturier, sauf à ce dernier à démontrer l'inexactitude des mentions du bulletin (3).

Il a été jugé qu'en matière de bagages le poids est l'élément prédominant du contrat de transport, et qu'en conséquence le voiturier ne peut être tenu pour responsable d'un manquant, bien que le nombre des colis livrés ne corresponde pas à celui qui est indiqué sur le bulletin, si le poids est identique (4).

268. Le voyageur doit, en vue de se ménager la preuve du manquant, procéder au moment de la livraison à la vérification du poids et du nombre des colis, contradictoirement avec les agents du voiturier, et faire en cas de manquant des réserves précises (5). Si le voyageur ne découvrait le manquant qu'après avoir pris livraison des bagages, il lui appartiendrait d'en faire la preuve par tous les moyens et de démontrer que le dommage est antérieur à la livraison (6).

(1) JOUANETON, *loc. cit.* ; JOSSEMAND, *loc. cit.* Cf. ROGER, *loc. cit.* ; Poitiers, 28 juin 1905 (Decaux c/ ch. de f. Etat), *Gaz. Pal.*, 1905.2.166.

(2) JOUANETON, *loc. cit.* ; JOSSEMAND, *loc. cit.* Cf. trib. com. Seine, 16 janvier 1901 (Stuart c/ Cie Midi), *D.*, 1902.2.314 ; trib. com. Nîmes, 10 mars 1909 (Lardet c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1909.88.

(3) trib. com. Angers, 14 août 1908 (Gasc c/ ch. de f. Etat), inédit.

(4) Lyon, 21 janvier 1926 (Cie P. L. M. c/ Flatin et autres), *Ann. ch. de f.*, 1926.1.105, *B. A.*, 1926.2.153. Mais cf. aussi trib. com. Lyon, 24 septembre 1928, *Recueil des Sommaires*, 1929, N° 1118.

(5) JOUANETON, N° 74 ; JOSSEMAND, *loc. cit.*

(6) JOUANETON, *loc. cit.*

La constatation du manquant pourrait aussi résulter d'une expertise (Cf. *infra*, N° 270).

269. — C. *Avarie*. Le voyageur a le droit d'exiger, avant de prendre livraison des bagages, qu'il soit procédé à la vérification de leur état tant extérieur qu'intérieur (1). Si cet examen révèle une avarie, le voyageur peut, soit refuser les colis, soit ne les accepter que sous réserves (2). Les réserves sont consignées au dos du bulletin de bagages ou sur le registre des réclamations : elles pourraient même être verbales, sauf les difficultés de la preuve (3).

L'acceptation des réserves par le voiturier n'emporte pas reconnaissance des droits du voyageur à une indemnité. Elle a pour effet d'écarter la déchéance de l'article 105 du Code de commerce (*infra*, n°s 290 et suiv.), et d'établir que les avaries sont antérieures à la livraison.

270. Quand un voyageur formule des réserves sur l'état des bagages, le voiturier peut exiger, s'il ne croit pas pouvoir les accepter, qu'il soit procédé à une constatation dans les formes prévues par l'article 106 du Code de commerce (modifié par la loi du 12 février 1927). Le voyageur a également le droit de prendre l'initiative de cette vérification. Les parties ne sont d'ailleurs pas tenues de suivre les formes de l'article 106 : rien ne leur interdirait de faire constater contradictoirement l'état des colis par des experts de leur choix. Le voyageur pourrait même, quand le contrat est civil à son égard,

(1) *Sic* : JOUANETON, N° 79 ; trib. com. Toulouse, 7 juillet 1919 (Zéberous c/ Cie Midi), *B. T.*, 1920.47.

(2) Le voiturier ne peut pas empêcher le voyageur de faire des réserves. Il pourrait être condamné à des dommages-intérêts s'il prétendait ne consentir à la livraison qu'autant qu'elle aurait lieu sans réserves : Grenoble, 8 mars 1916 (Cettinger c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1916.23.

(3) JOUANETON, *loc. cit.*

recourir à l'expertise civile de l'article 302 du Code de procédure civile (1).

271. Il peut arriver que le voyageur découvre l'avarie après avoir pris livraison des bagages. Cette circonstance ne le prive pas du droit d'agir contre le voiturier, à condition qu'il ait conservé ses droits conformément à l'article 105. Mais il lui faudra démontrer que les avaries existaient antérieurement à la livraison. Cette preuve peut être faite par tous les moyens (2).

272. — D. *Retard*. Il y a retard quand les bagages n'ont pu être mis à la disposition du voyageur dès son arrivée à destination (cf. *supra*, N° 90) (3).

Ce fait s'établira par tous les moyens possibles. Par exemple le voyageur fera constater, au dos du bulletin, par les employés de la compagnie, ou constatera lui-même, sur le registre des réclamations, qu'il s'est présenté à la gare pour prendre livraison des colis, et qu'il n'a pu être déféré à sa demande; ensuite, quand les bagages lui seront remis, il fera constater de la même manière l'instant où a eu lieu la livraison tardive (4).

(1) JOUANETON, N° 81.

(2) Notamment par voie d'enquête : trib. com. Gap, 25 août 1899 (Fautrier c/ Cie P. L. M.), *Le Droit*, 19 octobre.

(3) Cela suppose, s'agissant d'un transport par chemin de fer, qu'ils devaient être chargés dans le train emprunté par le voyageur. Il appartiendrait donc à celui-ci de préciser, le cas échéant, l'heure à laquelle les bagages ont été présentés à l'enregistrement, de façon qu'il soit possible de savoir si le train utilisé était ou non obligatoire pour la compagnie.

(4) Cf. JOUANETON, N° 76.

273. — § 3. *Preuve du dommage.* Cette preuve peut être faite par tous les moyens : témoignages (1), présomptions (2), expertise (3), serment *in litem* (4)...

Le juge ne doit pas se montrer trop exigeant pour admettre la preuve du dommage. Les voyageurs n'ont pas l'habitude de faire dresser avant leur départ un inventaire des objets qu'ils introduisent dans leurs malles, ni de retirer une facture de tous les achats qu'ils effectuent, et il leur serait presque impossible de faire au moyen de documents incontestables la preuve de l'existence et de la valeur des objets perdus. Aussi la jurisprudence considère-t-elle généralement comme suffisante la nomenclature estimative donnée par le voyageur lui-même, dès lors qu'elle paraît exacte et sincère eu égard à la situation sociale du voyageur, à sa profession, à son genre de vie, au but du voyage, etc... (5).

(1) JOUANETON, N° 114 ; LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 712 ; JOSSEERAND, *loc. cit.*

(2) Voy. les auteurs cités à la note précédente. Cf. Paris, 11 mars 1903 (Horowicz c/ ch. de f. Ouest), *B. A.*, 1903.2.127, et les décisions citées *infra*, note 5.

(3) JOUANETON, N° 115 ; JOSSEERAND, *loc. cit.* ; trib. com. Lyon, 22 avril 1921 (Kerilowski c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1922.97. Rapp. trib. civ. Seine, 21 février 1920 (Lamoureux c/ Cie P. L. M.), *Gaz. Pal.*, 1920.1.542.

(4) AUBRY et RAU, V, § 373, p. 644, texte et note 20 ; Pau, 11 août 1903 (Cie Midi c/ X...), *S.*, 1903.2.309.

(5) Voy. Caen, 17 mars 1909 (Cie Ouest c/ Poulet), *Rec. Caen*, 1909.70 ; Lyon, 11 mars 1909, *B. T.*, 1910.10, et 2 juin 1919, *B. A.*, 1920.2.198 ; Rennes, 26 novembre 1919 (Cie P. O. c/ Villechalane) et 25 mars 1920 (ch. de f. Etat c/ de la Guerrande), inédits ; trib. com. Lyon, 6 mars 1908 (Béthenod c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1908.166 ; trib. com. Nantes, 1^{er} juillet 1911, 15 mars 1919 et 7 avril 1920, *Rec. Nantes*, 1912.1.107, 1920.1.191 et 283 ; trib. com. Narbonne, 10 octobre 1919 (Lescure c/ Cie Midi), *Gaz. trib.*, 1920.2.104 ; trib. civ. Seine, 14 mars 1923 (Lafournière c/ Cie P. O.), inédit. Cf. Bordeaux, 2 mai 1910, *B. A.*, 1911.2.56.

274. La preuve de la valeur des objets peut être faite au moyen de factures (1). Il est à peine besoin de dire que ce mode de preuve n'est pas exclusif, et que le voiturier ne saurait conclure au rejet de la demande par le seul motif que la réclamation ne serait pas appuyée de la production de factures (2).

275. En ce qui concerne la preuve du *lucrum cessans*, par exemple des bénéfices manqués par un commerçant, le demandeur établira au moyen de sa correspondance ou de ses livres de commerce qu'il n'a pu par le fait du voiturier réaliser une ou plusieurs affaires (3). Le tribunal appréciera le montant du préjudice d'après l'importance habituelle des affaires du demandeur (4). S'il s'agit d'un représentant de commerce, il tiendra compte de la nature des accords passés avec l'employeur, des résultats obtenus dans les précédents voyages, etc... (5).

276. *Législations étrangères et C. I. V.* Les législations étrangères et la C. I. V. contiennent quelques dispositions concernant la preuve du fait dommageable.

a) la loi danoise (§ 35, al. 1^{er}), ainsi que les règlements de transport néerlandais (art. 63, al. 3) et suisse (§ 80, al. 1^{er}), prescrivent au chemin de fer, en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des objets transportés, de faire

(1) Bordeaux, 2 mai 1910, précité ; Aix, 20 décembre 1926 (Seytres c/ Cie P. L. M.), *Rev. ventes et transports*, 1927.38.

(2) trib. com. Lyon, 6 mars 1908, précité ; trib. com. Saint-Brieuc, 16 février 1912 (Le Carpentier c/ ch. de f. Etat), *B. T.*, 1912.117 ; cf. trib. com. Evreux, 30 janvier 1913 (Biron c/ ch. de f. Etat), *B. T.*, 1914.28.

(3) JOUANETON, N° 113. Cf. Agen, 18 mai 1904 (Cie P. O. c/ Barthélémy), *B. A.*, 1904.2.173.

(4) Cf. Caen, 11 décembre 1901 (Cie Ouest c/ Beudin), *B. A.*, 1902.2.95 ; Aix, 20 décembre 1926, précité.

(5) Cf. trib. com. Saint-Etienne, 30 mai 1900 (Lévy fils et René Wolff c/ Cie P. L. M.), *La Loi*, 24 octobre (motifs).

immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit et de le communiquer aux intéressés sur leur demande.

b) le détenteur du bulletin auquel une partie des bagages ne peut être délivrée a, d'après la loi italienne (art. 11, § 4), le règlement de transport tchécoslovaque (art. 33, § 6) et la C. I. V. (art. 44, § 4) le droit d'exiger, avant de prendre livraison du surplus, une attestation relative aux colis manquants.

c) de nombreuses législations (Allemagne et Autriche, E. V. O., § 81; loi danoise, § 35; Cond. et tarifs italiens, art. 11, § 5 et 49 abrogés; règlement de transport suédois, § 79; suisse, § 80; tchécoslovaque, art. 105; cf. règlement de transport néerlandais, art. 63, al. 6), ainsi que la C. I. V. (art. 43, § 1^{er}) prescrivent au chemin de fer, quand une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par lui, ou alléguée par l'ayant droit, de faire dresser sans délai un procès-verbal constatant l'état des colis, ainsi que le montant du dommage, et, autant que possible, sa cause et le moment où il s'est produit.

La constatation doit avoir lieu en présence de témoins ou d'experts, et, si possible, de l'ayant droit (1).

Copie du procès-verbal doit être remise à l'ayant droit sur sa demande (Allemagne, Autriche, Italie, C. I. V.).

La perte totale donne lieu aussi, d'après ces législations, à l'établissement d'un procès-verbal. La C. I. V. ne prévoit que les cas de perte partielle et d'avarie.

La plupart des législations maintiennent expressément la possibilité d'un recours à la constatation judiciaire du dommage, soit au profit de l'ayant droit seul (Allemagne, Autriche), soit de la part de chacune des parties (règlement de

(1) La loi italienne distingue, quant à la force probante du procès-verbal, selon qu'il a été dressé contradictoirement ou non : dans le premier cas, ses constatations font foi jusqu'à inscription de faux, et seulement jusqu'à preuve contraire dans le second cas.

transport suisse), voire même de tout intéressé (loi danoise). La C. I. V. et le règlement de transport tchécoslovaque n'autorisent la constatation judiciaire du dommage qu'au cas où le voyageur n'accepte pas les constatations du procès-verbal, et de la part du voyageur seulement (1).

Le chemin de fer qui néglige de faire constater le dommage perd le droit d'opposer la forclusion tirée de la réception des colis (cf. *infra*, N° 302-3°).

d) en ce qui concerne la preuve du retard, les règlements de transport allemand et autrichien (§ 33 *in fine*), la loi danoise (§ 16 *in fine*) et le C. I. V. (art. 21, § 5) permettent au voyageur ou détenteur du bulletin auquel les bagages ne sont pas délivrés en temps voulu d'exiger la constatation, sur le bulletin, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison. Cf. article 11, § 3, al. 2, de la loi italienne : « A la livraison du bagage arrivé en retard, le détenteur du bulletin peut exiger une attestation indiquant le moment du départ et celui de l'arrivée, ainsi que le poids du bagage. Le retard ne pourra être prouvé autrement que par cette déclaration ».

(2) Cf. art. 43 C. I. M. : Paris (5^e Ch.), 28 décembre 1933, *B. I.*, 1934,565, *B. T.*, 1934,34.

CHAPITRE QUATRIÈME

Fin de non-recevoir et prescription

277. La responsabilité du voiturier est fort lourde. D'autre part, au bout d'un court délai, il devient souvent malaisé de déterminer la cause de la perte, de l'avarie ou du retard, de savoir si les avaries ou le manquant se sont produits pendant le transport ou après la livraison. Aussi la loi a-t-elle établi pour les actions en responsabilité nées du contrat de transport deux modes d'extinction particuliers : une *fin de non-recevoir* spéciale et une *prescription* abrégée.

SECTION I

Fin de non-recevoir

278. L'article 105 du Code de commerce, modifié par la loi du 11 avril 1888, est ainsi conçu : « *La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée. — Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. — Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux* ».

279. Il n'est pas douteux que la fin de non-recevoir est inapplicable aux actions concernant les bagages à la main : si l'on assigne un fondement délictuel à la responsabilité du voiturier, nous sommes hors du domaine de l'article 105, qui suppose une action née du contrat de transport (1) ; si on rattache cette responsabilité au contrat (cf. *supra*, N^{os} 26 et suiv.), une des conditions exigées par le texte (la réception) fait défaut ; d'ailleurs les bagages à la main font l'objet accessoire du contrat de transport de la personne, auquel l'article 105 est étranger (2).

280. On a prétendu écarter aussi l'application de la fin de non-recevoir au transport des bagages *enregistrés*. L'article 105 suppose, dit-on, la réception des objets transportés *accompagnée* du paiement du prix de la voiture ; il ne peut être invoqué que dans le cas d'envoi *en port dû*, ce qui exclut le transport des bagages, dont le prix est payé lors de l'enregistrement (3).

281. Cette opinion n'a pas prévalu. Si l'article 105 subordonne la fin de non-recevoir à la double condition de la réception des colis et du paiement du prix de la voiture, il n'exige pas que ces deux faits soient simultanés, il ne distingue pas selon l'époque à laquelle a eu lieu le paiement du prix.

Le motif qui avait incité la jurisprudence à tempérer au moyen de cette distinction la rigueur de l'ancien article 105, qui attachait la déchéance au seul fait de la réception et du paiement, a perdu sa valeur depuis que la loi du 11 avril 1888 est venu accorder au destinataire un délai de 3 jours pour protester : si le seul fait de la réception n'a pas suffi à attirer son attention sur la déchéance qu'il

(1) Cf. ROGER, II, N^o 755.

(2) Cf. *supra*, p. 76, note 1.

(3) *Sic* : JOSSERAND, N^o 975 ; trib. civ. Seine, 19 juin 1920 (Schoos c/ Cie P. O.), *Gaz. trib.*, 1920.2.473.

risquait d'encourir, et s'il laisse ensuite s'écouler le délai de 3 jours sans protester, il y a lieu de présumer qu'il accepte les colis tels qu'ils lui ont été remis, et n'a pas de réclamation à formuler.

D'ailleurs le voyageur ne peut ignorer que le prix du transport des bagages a été payé au départ, puisque telle est la règle, et qu'il a lui-même effectué ce paiement, et il doit être en garde contre la déchéance qui résultera de la réception des colis non suivie de protestation dans les formes et le délai légal. Aussi la doctrine et la jurisprudence déclarent-elles généralement la fin de non-recevoir applicable aux actions en responsabilité pour avarie ou perte partielle des bagages (1).

L'application de la fin de non-recevoir suppose plusieurs conditions :

282. — 1° *Réception des objets transportés*. C'est la condition fondamentale à laquelle est subordonnée la libération du voiturier. Il faut que le voyageur (ou le porteur du bulletin) ait pris effectivement livraison des bagages. Si plusieurs colis ont été enregistrés par le même voyageur, il y a réception, non pour chacun des colis dès l'instant de sa remise, mais seulement quand tous les colis faisant partie de ce transport ont été livrés (2).

(1) *Sic* : JOUANETON, N° 132 ; PIOT, § XIII ; BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N° 3738 ; LYON-CAEN et RENAULT, III, N° 717 ; ROGER, II, N° 769 ; — Cas. Req., 25 mai 1891 (Rahmin-el-Beze c/ ch. de f. Est-Algérien), *D.*, 92.1.273, *S.*, 91.1.345 ; trib. com. Gap, 25 août 1899 (Fautrier c/ Cie P. L. M.), *Le Droit*, 19 octobre ; trib. com. Nantes, 10 juillet 1901 (Lorieux c/ ch. de f. Etat), *Rec. Nantes*, 1902.1.14.

(2) JOUANETON, N° 131. Ce n'est pas à dire que la fin de non-recevoir suppose la réception de tous les objets pris en charge par le voiturier, puisque précisément elle éteint les actions pour perte partielle. Mais il faut que la réception porte sur l'ensemble des colis parvenus à destination : le retraitement d'un seul de ces colis ou de quelques-uns d'entre eux, fût-il accompagné de la remise du bulletin, ne serait qu'un retraitement partiel et laisserait subsister les droits du voyageur contre le voiturier,

La réception ne serait pas libératoire pour le voiturier si la vérification des colis avait été rendue impossible par son fait ou même par un événement de force majeure (1).

283. — 2° *Païement du prix de la voiture*. Le prix du transport des bagages est presque toujours payé au moment de la remise des colis au voiturier, c'est-à-dire avant le départ. Il n'y a pas là, nous le savons, un obstacle à l'application de la fin de non-recevoir. Par exception, quand un voyageur muni d'une fiche provisoire de pesage a omis de l'échanger contre un bulletin d'enregistrement, le paiement du prix s'effectue au moment de la livraison à la gare d'arrivée (art. 13^{bis} Cond. applic. tarifs G. V.). La déchéance ne serait encourue en pareil cas que s'il y avait eu à la fois réception des colis et acquittement de la taxe due par le voyageur.

284. — 3° *Absence de protestation de la part du voyageur*.

A. *Délai de la protestation*. La protestation doit être faite dans les 3 jours qui suivent celui de la réception. Les jours fériés ne sont pas compris dans ce délai, ni celui de la réception. Il faudrait retrancher aussi les jours où un cas de force majeure aurait empêché la protestation (2). A plus forte raison le délai ne courrait-il pas s'il y avait eu fraude du voiturier ou de ses agents pour dissimuler les avaries ou le manquant (arg. anal. art. 107 C. com.) (3).

285. Si la protestation est faite par lettre recommandée, on considère en général comme suffisant que la lettre soit envoyée dans le délai de 3 jours; il n'est pas nécessaire qu'elle parvienne au voiturier dans ce délai. Cette solution n'est

(1) JOUANETON, *loc. cit.*

(2) JOUANETON, N° 133.

(3) JOUANETON, N° 137,

peut-être pas rigoureusement conforme au texte de l'article 105, qui parle de protestation « notifiée », mais elle paraît trouver un appui dans les travaux préparatoires de la loi de 1888 (1).

286. L'article 105 fixe la limite extrême du délai de la protestation, mais il n'interdit pas de la former avant la livraison, lorsque les colis ont été mis à la disposition de l'ayant droit et provisoirement refusés par celui-ci, à raison de l'état d'avarie dans lequel ils lui parvenaient. Il suffit alors, pour empêcher la forclusion, que la prise de livraison, à laquelle il est procédé par la suite, soit effectuée sous réserve de la protestation antérieurement notifiée (2).

287. — B. *Formes de la protestation*. La protestation doit être portée à la connaissance du voiturier, au choix du réclamanant, soit par acte extrajudiciaire, c'est-à-dire par exploit d'huissier, soit par lettre recommandée.

Ces formes doivent être « rigoureusement observées » (3). La jurisprudence n'admet aucun équivalent : une protestation faite par lettre non recommandée (4), l'inscription de réserves sur le bulletin de bagages (5), un « bulletin de réclamation » établi par le voyageur et remis au voiturier au moment de la livraison (6), à plus forte raison une protestation ver-

(1) *Sic* : JOUANETON, N° 135. Cf. JOSSERAND, N° 675, et les auteurs cités (en ce sens) p. 681, note 2. *Contra* : NOURRY, *Des modes d'extinction de l'action en responsabilité...*, thèse, Toulouse, 1905, p. 43 et suiv.

(2) Cas. civ., 6 et 21 février 1934, *D. h.* 1934.181 et 193, *Ann. ch. de f.* 1934.1.214 et 1935.1.37.

(3) Cas. civ., 10 juillet 1922 (Cie Midi c/ Humeau), *B. A.*, 1922.155. *B. T.*, 1922.81.

(4) trib. com. Nantes, 10 juillet 1901, précité ; trib. com. Seine, 20 juillet 1920 (Paicher c/ Cie Nord), inédit.

(5) trib. com. Seine, 27 mars 1901, *Gaz. trib.*, 1901, Table du 2^e sem., V^o chemin de fer, N° 29.

(6) Civ., 10 juillet 1922, précité ; trib. com. Tours, 21 mars 1920 (Nartz c/ Cie P. O.), inédit.

bale (1), seraient inopérants. Toutefois il a été jugé que si une simple sommation d'assister à une expertise ne peut tenir lieu de protestation au sens de l'article 105, il en est autrement lorsqu'à cette sommation, faite par acte extrajudiciaire dans les trois jours de la réception, est jointe une signification de la requête d'expertise contenant, avec précisions à l'appui, l'exposé des plaintes que formule le destinataire à raison du mauvais état dans lequel la marchandise lui est parvenue (2).

288. La protestation doit être « motivée ». Le voyageur doit préciser le fait qui donne lieu à sa réclamation, décrire les avaries, énumérer les objets manquants. Il ne suffirait pas qu'il mentionnât qu'il proteste contre des avaries ou un manquant; autrement la protestation deviendrait de style et rendrait l'article 105 illusoire (3).

289. — Le voiturier ne peut se prévaloir de la nullité de la protestation irrégulière qu'à la condition de ne l'avoir pas couverte par une ratification, car cette nullité n'est pas d'ordre public et le voiturier peut y renoncer (4). La renonciation ne résulterait pas du seul fait que le voiturier reconnaîtrait avoir reçu la protestation irrégulière; il faudrait encore qu'il l'eût tenue pour valable, par exemple qu'il eût envoyé un agent procéder à une expertise (5), ou qu'il eût lui-même dispensé le voyageur de recommander la lettre contenant sa protestation (6).

(1) trib. com. Nantes, 10 juillet 1901, précité.

(2) Cas. civ., 4 janvier 1934 (Lantrua c/ Cie P. L. M.), *Ann. ch. de f.*, 1934.1.178, *B. T.*, 1934.34.

(3) JOUANETON, N° 134.

(4) JOUANETON, N° 135.

(5) JOUANETON, *loc. cit.*

(6) trib. paix Campagnac, 30 octobre 1911, *B. T.*, 1913.155.

290. — 4° *Absence de renonciation au droit d'invoquer la fin de non-recevoir (Des réserves)*. Les droits du voyageur sont conservés, en dehors de toute protestation dans les formes et le délai de l'article 105, s'il a exprimé des *réserves* sur le nombre ou l'état des colis au moment de la livraison, et si ces réserves ont été acceptées par le voiturier (1). Cette acceptation implique renonciation au droit d'invoquer la fin de non-recevoir. Une telle renonciation est licite, car les formalités de l'article 105 sont édictées dans l'intérêt du voiturier, auquel il est loisible d'abandonner le moyen libératoire établi en sa faveur (2).

291. Dans quelle forme les réserves doivent-elles être prises ? La jurisprudence n'en impose aucune. Les réserves pourraient donc être verbales (3), mais le voyageur fera bien de s'en ménager une preuve écrite en les consignait par exemple au dos du bulletin de bagages ou sur le registre des réclamations (4).

292. Les réserves n'ont pas besoin d'être motivées : le voiturier prouve en les acceptant qu'il s'est rendu compte du fait qui y donne lieu, et la nécessité de cette acceptation suffit à empêcher que les réserves deviennent de style (5).

293. L'acceptation des réserves doit être certaine et non équivoque. Il en est ainsi quand elles sont mentionnées ou contresignées sur le bulletin de bagages par le voiturier ou son représentant. L'acceptation tacite des réserves résulte-

(1) JOUANETON, N° 139 ; PIOT, *loc. cit.* Cf. les décisions citées à la note suivante.

(2) Cf. Cas. civ., 10 juillet 1922, précité ; Dijon, 10 mai 1906 (Kipp et Thouvenot c/ Cie P. L. M.), *B. T.*, 1906.155 (motifs) ; Civ., 20 février 1923 (Cie P. O. c/ Laurent), *B. A.*, 1923.2.65 (3^e espèce).

(3) PIOT, *loc. cit.* ; Dijon, 10 mai 1906, précité.

(4) et (5) JOUANETON, *loc. cit.*

rait de celle du bulletin sur lequel elles sont inscrites (1); de l'engagement pris par le voiturier de faire rechercher les colis manquants (2); d'une discussion au moment de la livraison sur l'importance de l'avarie (3); d'une proposition d'expertise amiable (4).

294. La fin de non-recevoir est opposable aux actions pour avarie ou perte partielle (manquant). Elle est inapplicable aux actions fondées soit sur la perte totale soit sur le retard. Sur la distinction de la perte totale et de la perte partielle, V. *supra*, N° 82.

295. L'article 105 s'applique aux transports terrestres, fluviaux et aériens, à l'exclusion des transports maritimes, pour lesquels l'article 435 du Code de commerce, modifié par la loi du 24 Mars 1891, organise une fin de non-recevoir spéciale : « *Sont non recevables : Toutes actions contre le capitaine... pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation;... — Ces protestations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice* ».

296. On admet en général que le mot « marchandise » employé par ce texte doit être pris dans un sens très large, comme désignant tous les objets transportés. La fin de non-recevoir est donc opposable aux actions en responsabilité concernant les bagages des passagers (5).

(1) trib. com. Lyon, 27 mai 1904 (Frénéa c/ Cie P. L. M.), B. T., 1905.26.

(2) Dijon, 10 mai 1906, précité.

(3) et (4) trib. com. Marseille, 21 mars 1912 (Ripert c/ Cie P. L. M.), *Gaz. Pal.*, 1912.1.678.

(5) *Sic* : LYON-CAEN et RENAULT, V, N° 839 ; RIPERT, II, N°s 1824 et 2009 ; Cas. civ. 19 mars 1894 (Cie des bateaux à vapeur c/ Montgomery Moore), D., 94.1.441, note SARRUT, S., 95.1.353, et les décisions citées aux notes suivantes. *Contra* : DANJON, VI, N° 2061 *in fine*.

297. Tout au moins en est-il ainsi pour les bagages enregistrés. Les actions concernant les bagages à la main échappent nécessairement à l'application de la fin de non-recevoir : pour ces objets, il ne saurait être question de « réception » (cf. *supra*, N° 279).

298. La fin de non-recevoir s'applique dans le cas de « dommage » subi par les objets transportés. Cette expression comprend les avaries et la perte partielle : elle exclut la perte totale (1) et le retard, mais une clause du billet de passage pourrait soumettre aux dispositions de l'article 435 les actions fondées sur cette dernière cause (2).

299. L'application de la fin de non-recevoir suppose :

1° qu'il y a eu *réception* des bagages par le passager. Cf. *supra*, N° 282.

2° que le passager n'a pas signifié au transporteur une *protestation* dans les vingt quatre heures de la réception.

Aucune forme spéciale n'est imposée à cette protestation non plus qu'à sa signification. Un simple constat d'huissier relatant les avaries subies par les bagages ne peut être considéré comme une protestation au sens de l'article 435 (3). Mais le refus de prendre livraison des colis constitue, d'après la jurisprudence, une protestation et fait courir le délai d'un mois laissé au passager pour former sa demande à peine de forclusion (4), solution surprenante au premier abord puisque la réception est précisément une des conditions de la fin de non-recevoir, mais qui s'explique par le souci d'empêcher le destinataire d'éluder

(1) trib. com. Marseille, 26 novembre 1903 (Miol c/ Sté des transp. marit.), *Rec. Mars.*, 1904.1.74.

(2) Civ., 13 mai 1918 (Cie Transatl. c/ Bastide), *Gaz. Pal.*, 1919.1.306.

(3) trib. com. Havre, 26 octobre 1926 (Reynaud c/ Chargeurs Réunis), *Rec. Havre*, 1926.1.240.

(4) Civ., 13 mai 1918, précité.

la fin de non-recevoir en refusant systématiquement les colis parvenus avariés ou avec un manquant.

3° que la protestation n'a pas été suivie dans le mois d'une demande en justice.

Le cours de ce délai peut être retardé par des pourparlers engagés entre les parties (1) ou par la promesse faite par le transporteur de rechercher les colis manquants (2), jusqu'au jour où les pourparlers ont été rompus ou le passager informé du résultat négatif des recherches.

Une assignation en référé à fin de nomination d'expert ne peut être considérée comme une demande en justice (3).

4° que le transporteur n'a pas renoncé à invoquer la fin de non-recevoir (cf. *supra*, N^{os} 290 à 293).

L'offre d'une indemnité pourrait ne pas être considérée comme une renonciation si le transporteur n'avait entendu la faire qu'à titre purement gracieux et par bienveillance à l'égard du réclamant, l'avarie provenant d'un risque de mer dont les conséquences restent en principe à la charge des passagers (4).

300. *Législations étrangères et Conventions internationales.* Le droit d'action né du contrat de transport contre le voiturier s'éteint au moyen d'une fin de non-recevoir attachée en principe au paiement du prix du transport et à la réception des colis (Allemagne et Autriche, E. V. O., § 93; loi danoise, § 49; règlement de transport néerlandais, art. 68, al. 2; suédois, § 90; suisse, § 99), voire à la simple réception (loi belge, art. 7; Cond. et tarifs italiens, art. 65; règlement de transport tchécoslovaque, art. 106; C. I. V., art. 44; Convention de Varsovie, art. 26).

(1) trib. com. Seine, 11 juillet 1912 (Reichenbach c/ Cie Transatl.), *Rev. internat. dr. marit.*, XXIX.908 (motifs).

(2) Aix, 4 mai 1904 (Duplan c/ Cie Nationale), *Rec. Mars.*, 1905.1.231.

(3) trib. com. Havre, 26 octobre 1926, précité.

(4) trib. com. Seine, 11 juillet 1912, précité.

301. La fin de non-recevoir est opposable à toutes les actions dérivant du contrat de transport. Cependant les actions pour perte totale y échappent nécessairement, puisque la condition de réception fait défaut. Le règlement de transport néerlandais ne soumet à la fin de non-recevoir que les actions pour retard.

302. L'application de la fin de non-recevoir est écartée :

1° en cas de *dol* du chemin de fer (Allemagne, Autriche, Danemark, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, C. I. V.) ou de *faute grave* ou *lourde* (Tchécoslovaquie, C. I. V.). La convention de Varsovie ne mentionne que la « fraude » du transporteur.

2° en cas de réclamation pour cause de *retard* faite à l'un des chemins de fer qualifiés pour défendre à l'action, dans un délai qui est d'un mois en Allemagne et en Autriche, de 14 jours en Italie, d'après le règlement de transport tchécoslovaque et la C. I. V. (1), de 8 jours d'après le règlement de transport néerlandais, de 7 jours d'après les lois danoise et suisse, non compris le jour de la livraison.

L'action survit à la réception en cas de retard, d'après la loi belge, si des « réserves » ou « réclamations » ont été formulées par écrit et adressées au voiturier dans un délai ne dépassant pas 7 jours, non compris celui de la réception.

Le règlement de transport de Suède écarte la fin de non-recevoir lorsque le destinataire a demandé par écrit au chemin de fer la constatation du retard dans un délai ne dépassant pas 14 jours, non compris celui de la réception.

La Convention de Varsovie exige, en cas de retard, qu'une « protestation » soit adressée au transporteur dans les 14 jours à dater de la mise à disposition de la marchandise ou des bagages (art. 26, al. 2). Toute protestation doit être

(1) Ce délai a été porté à 21 jours par la nouvelle Convention du 23 novembre 1933.

faite par *réserve* inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation (art. 26, al. 3) (1).

3° en cas de réclamation pour *avarie* ou *perte partielle* (loi italienne, art. 65, § 2, lettre c; règlement de transport tchécoslovaque, art. 106 ; C. I. V., art. 44, § 2-3°) ou pour « défauts » (Allemagne, Autriche, Danemark, Suède, Suisse) constatés avant la livraison, ou dont la constatation aurait dû être faite ou a été omise par la faute du chemin de fer.

D'après la loi belge des « réserves » ou « réclamations » doivent, en cas de dommages apparents et de pertes, être adressées par écrit au voiturier le surlendemain au plus tard de la réception.

La « protestation » exigée par l'art. 26, al. 2, de la Convention de Varsovie doit être adressée au transporteur, en cas d'avarie, immédiatement après la découverte de celle-ci et au plus tard dans un délai de 3 jours pour les bagages et de 7 jours pour les marchandises à dater de leur réception.

4° en cas de réclamation pour *dommages non apparents extérieurement*, à la condition que la demande de constatation ait été faite immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les 7 jours (Allemagne, Autriche, Danemark, Italie (2), Suède, Suisse) ou les 3 jours (C. I. V., règlement de transport tchécoslovaque) de la réception des colis, et que le demandeur établisse que le dommage s'est produit dans l'intervalle compris entre la remise au transport et la livraison, et encore, d'après les lois danoise et suisse, et la C. I. V., que la vérification des colis

(1) La Convention n'exige pas que les réserves soient *acceptées* par le transporteur. Au contraire la C. I. V. décide que les réserves sont sans effet si elles n'ont pas été acceptées par le chemin de fer (art. 44, § 3 ; cf. règlement de transport de Suède, § 90, al. 3 ; tchécoslovaque, art. 106, § 3).

(2) Voir sur le sens de l'expression « dommage apparent » : Cour de cassation italienne, 11 juin 1926, *B. I.*, 1927.174.

à la station d'arrivée n'ait pas été offerte par le chemin de fer. — Cf. art. 7, al. 4 et 5, de la loi belge: « Dans le cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des objets transportés, la réclamation du destinataire pourra encore être admise si elle est formulée par écrit et adressée au voiturier dans un délai ne dépassant pas 7 jours, non compris celui de la réception, et s'il est prouvé que l'avarie ou le manquant est antérieur à la livraison. — L'exception prévue dans le cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des objets transportés n'est pas applicable si la vérification de la marchandise a été offerte, au moment de la livraison, au destinataire ou à son fondé de pouvoir ».

303. La C. I. V. (art. 44, § 5) et le règlement de transport tchécoslovaque (art. 105, § 4) connaissent une fin de non-recevoir spéciale aux actions pour perte totale, résultant de la non-réclamation des bagages dans les six mois de l'arrivée à destination du train par lequel ils devaient être transportés.

304. L'action éteinte ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception (lois danoise, italienne, suisse, tchécoslovaque, C. I. V.) (Cf. *infra*, N° 326).

SECTION II

Prescription

305. Dans les cas où la fin de non-recevoir n'est pas applicable, les actions en responsabilité contre le voiturier sont soumises à une prescription abrégée organisée par l'article 108 du Code de commerce (modifié par la loi du 11 Avril 1888), dont les trois premiers alinéas sont ainsi conçus :

« Les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité. — Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire.... sont prescrites dans le délai de cinq ans (1). — Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire. »

306. La généralité des termes de l'article 108 (« les actions auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport ») et les motifs qui l'ont inspiré (hâter le règlement des litiges nés de ce contrat) commandent d'en faire application au transport des bagages : ce point ne fait aucun doute, soit en doctrine, soit en jurisprudence (2).

307. Toutefois l'application de l'article 108, comme celle de l'article 105, doit être restreinte aux litiges concernant les bagages enregistrés : les actions en responsabilité auxquelles peuvent donner lieu les bagages à la main ne sont pas soumises à la prescription établie par cet article, soit qu'on reconnaisse à la responsabilité du voiturier un caractère délictuel (l'article 108 suppose, selon ses propres termes, une action née du contrat de transport), soit qu'on admette avec nous à la charge du voiturier une responsabilité contrac-

(1) Ce délai vient d'être réduit à deux ans par le décret-loi du 30 octobre 1935, art. 1^{er} (J. O., 31 octobre, p. 11.686).

(2) JOUANETON, N^{os} 140 et suiv. ; PIOT, § XIII ; BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, N^o 3768 ; JOSSERAND, N^o 975 ; ROBUCHON, *De la prescription des actions nées du contrat de transport*, thèse, Poitiers, 1924, p. 45 ; trib. com. Marseille, 24 janvier 1908 (De Verclos c/ Cie P. L. M.), *Rec-Mars.*, 1908.1.181 (motifs) ; trib. civ. Strasbourg, 28 avril 1930 (Oberthur c/ ch. de f. Als.-Lor.), *Rev. jurid. Als.-Lor.*, 1931.132.

tuelle : en fixant le point de départ de la prescription au jour de la remise ou de l'offre des objets transportés, l'article 108 exclut nécessairement les actions pour perte ou avarie des objets conservés à la main par le voyageur, comme y échappent d'ailleurs les actions pour dommages causés à la personne de ce voyageur (1).

La prescription serait en pareil cas celle du droit commun, c'est-à-dire la prescription de 30 ans (art. 2262 C. civ.), à moins que le fait générateur du litige ne constitue une infraction à la loi pénale : l'action en indemnité se prescrirait alors par le même délai que l'action publique, c'est-à-dire par 10 ans, 3 ans ou 1 an selon qu'il s'agit d'un fait qualifié crime, délit ou contravention (art. 637, 638 et 640 C. Instr. crim.) (2).

308. La prescription d'un an est expressément écartée par l'art. 108 dans les cas de fraude ou d'infidélité (dissimulation des avaries, soustraction ou destruction volontaire des objets transportés, etc...)

Faut-il assimiler la faute lourde à la fraude ? Nous ne le pensons pas. L'assimilation de la faute lourde au dol ne paraît pas être une règle générale de notre droit. D'ailleurs la disposition de l'article 108 a un caractère exceptionnel qui commande son interprétation stricte (3).

(1) Cf. *supra*, N° 65.

(2) Encore l'application du délai de la prescription pénale suppose-t-elle que la responsabilité est d'ordre délictuel : si la faute consistait dans l'inexécution d'une obligation contractuellement assumée, ce qui est le cas pour les accidents de personnes, et, selon nous, pour les dommages causés aux colis à la main, il n'y aurait pas lieu d'appliquer les règles de la prescription pénale : alors la condamnation pécuniaire prononcée contre le voiturier trouverait sa source dans le seul manquement au contrat, abstraction faite du caractère délictueux du fait d'où résulte l'inexécution.

(3) *Sic* : JOUANETON, N° 42. Cf. JOSSE-RAND, note, *D.*, 1933.1.53, col. 1, *Contra* : H. et L. MAZEAUD, III, N° 2122, note 4 *bis*.

309. Quelle est, en ce cas de fraude ou d'infidélité, la durée de l'action en responsabilité ? On a soutenu (1) qu'à la prescription annale se substituait la prescription quinquennale (art. 108, al. 2) (2). Cette opinion ne nous paraît pas admissible : l'action étant de celles qui peuvent en principe se réclamer de la prescription annale, et celle-ci étant écartée par la mauvaise foi du voiturier, il serait arbitraire et illogique de la ranger dans la classe des actions à prescription quinquennale, classe qui vise toute une autre catégorie d'actions (actions en paiement du port, en détaxe et en surtaxe, etc...) : seule la prescription trentenaire éteint en pareil cas l'action contre le voiturier (3).

310. La prescription abrégée s'applique aux actions pour perte totale ou partielle, avarie ou retard. Il n'est pas nécessaire que le fait dommageable se soit produit au cours du transport *stricto sensu* : le contrat de transport se forme par la remise des colis au voiturier et prend fin par la livraison au porteur du bulletin ; il importe donc peu que la perte, l'avarie ou le retard aient eu lieu avant ou après le transport proprement dit, pourvu qu'ils se soient produits pendant que le voiturier détenait les colis (4).

311. La prescription court, en cas de perte totale, du jour où la délivrance des bagages aurait dû être effectuée ; dans tous les autres cas (perte partielle, avarie, retard), du jour où les colis ont été remis, ou tout au moins offerts, au voyageur, c'est-à-dire mis à sa disposition (5).

(1) JOUANETON, N° 143. Cf. LYON-CAEN et RENAULT, *loc. cit.*, et N° 679-3°.

(2) Voir la note 1 de la page 245.

(3) *Sic* : ROGER, II, N° 821. Cf. JOSSERAND, N° 696.

(4) JOUANETON, N° 141.

(5) JOUANETON, N° 144.

312. La prescription serait suspendue en faveur d'un voyageur mineur ou interdit (C. civ., art. 2252) (1). La solution contraire, consacrée par l'article 2278 pour les courtes prescriptions des articles 2271 à 2277, ne saurait être appliquée ici par analogie : la prescription de l'article 108 n'appartient pas, par son fondement, à la famille des courtes prescriptions des articles 2271 à 2277; d'ailleurs l'article 2278 a un caractère exceptionnel qui ne permet pas d'étendre ses dispositions à un cas qu'il ne vise pas expressément (2).

313. La prescription peut être *interrompue* selon les règles du droit commun.

De la part du voyageur, l'interruption résultera d'un des actes énumérés par l'art. 2244 C. civ. : citation en justice, commandement, saisie.

De la part du voiturier, la prescription est interrompue par la reconnaissance du droit de celui contre lequel il prescrivait (art. 2248). Cette reconnaissance n'est soumise à aucune condition de forme : elle peut avoir lieu par écrit, résulter par exemple d'une lettre missive (3), ou être verbale; elle peut être expresse ou tacite, mais ne doit s'induire que de faits impliquant sans doute possible de la part du voiturier reconnaissance des droits du voyageur à une indemnité : de simples pourparlers ne peuvent être considérés comme une

(1) Trib. paix Paris (X^e arrondissement), 4 février 1931, *Gaz. Jud. et com. Lyon*, 1931.135 (demande formée le 14 janvier 1931 pour perte d'une bicyclette enregistrée comme bagages le 28 septembre 1920 : la prescription avait été interrompue par une reconnaissance de dette, puis suspendue pendant 10 années, durée d'une peine de réclusion prononcée contre le demandeur et plaçant celui-ci en état d'interdiction légale).

(2) *Contra* : ROGER, II, N° 833 ; JOSSERAND, N° 705.

(3) Paris, 12 mars 1920 (Vitus Disch c/ ch. de f. Etat), *Gaz. Pal.*, 1920.2.294, *B. A.*, 1920.2.205.

reconnaissance (1); il en est de même d'une promesse de recherches et de renseignements (2); du fait de répondre qu'il sera donné à la réclamation la suite qu'elle comporte (3); de l'engagement pris par le voiturier de faire régler une réclamation à l'amiable (4). Au contraire le fait de proposer une somme en indemnité constitue une reconnaissance de dette interruptive de prescription (5), même si cette offre n'est pas acceptée par l'intéressé (6). Une simple proposition de transaction ne saurait avoir cet effet (7).

La demande en nomination d'experts en vertu de l'art. 106 C. com. n'interrompt la prescription ni comme demande en justice, quand elle est faite par le voyageur, ni comme reconnaissance quand elle a lieu à la requête du voiturier (8). Le refus par le voiturier d'accepter cette expertise n'a pas non plus d'effet interruptif (9).

314. La prescription interrompue recommence à courir dès que la cause qui produisait l'interruption a pris fin. La Cour de Paris a, par plusieurs arrêts, décidé que l'interruption résultant d'une reconnaissance émanée du voiturier avait pour effet de substituer au délai abrégé d'un an le délai ordinaire de trente ans, réalisant ainsi une véritable *interversion* de la prescription (10).

(1) JOUANETON, N° 145 ; trib. com. Seine, 20 mai 1931 (Devèze c/ ch. de f. Etat), *La Loi*, 20 octobre 1931.

(2), (3) et (4) JOUANETON, *loc. cit.*

(5) JOUANETON, *loc. cit.* ; Paris, 12 mars 1920, précité. Cf. Paris (5^e Ch.), 6 mai 1926, *Gaz. trib.*, 1926.2.620, et 26 janvier 1928, *D.*, 1928.2.172, *Gaz. Pal.*, 1928.1.539.

(6) Paris, 26 janvier 1928, précité.

(7) Paris (5^e Ch.), 25 février 1933, *B. T.*, 1932.82, *Gaz. trib.*, 15 juin 1933, confirmant trib. com. Seine, 20 mai 1931, précité.

(8) JOUANETON, *loc. cit.*

(9) trib. com. Seine, 20 mai 1931, précité.

(10) Paris, 12 mars 1920, précité; cf. les arrêts rendus par la 5^e ch. de la même Cour les 12 novembre 1926 (*La Loi*, 8 février 1927) et 26 janvier 1928, précité.

315. Cette solution est unanimement critiquée. Il est de principe que, quel que soit son délai, une prescription interrompue recommence à courir avec les mêmes caractères qu'auparavant, puisque l'obligation ne change pas de nature. Pour qu'il en soit autrement, il faut, ou bien que la raison d'être du délai abrégé ait disparu du fait de l'interruption, comme il arrive dans les cas des articles 2271 à 2273 du Code civil, — ou quand un jugement de condamnation a été rendu contre le débiteur (arg. art. 189 C. com.), ou bien qu'il y ait novation de la dette primitive (1).

316. Ces règles sont applicables, en l'absence de dispositions spéciales, à la prescription abrégée de l'article 108 du Code de commerce. Le délai de trente ans ne se substitue donc au délai d'un an qu'au cas où la reconnaissance de dette du voiturier peut être considérée comme emportant novation : c'est ce que proclame une doctrine constante (2) et c'est ce que la Cour de Paris elle-même, revenant sur sa jurisprudence, a reconnu dans un arrêt récent en des termes d'une parfaite netteté (3).

(1) PLANIOL et RIPERT, VII, N° 1372. Cf. HOLLEAUX, note, *D.*, 1928. 2.172.

(2) Voy. ROGER, II, N° 845 ; JOSSERAND, N° 707 ; HOLLEAUX, note précitée ; HUBERT DE LA MASSUE, *De la substitution de la prescription trentenaire à la prescription annale en matière de contrat de transport*, *Rev. trim. dr. civ.*, 1929.671, et : *De l'absence de novation dans la résolution de l'obligation contractuelle*, *ibid.*, 1932.379 ; PLANIOL et PERT, *loc. cit.*

(3) Paris, 25 février 1933, précité : « ...il est de doctrine que l'interruption proprement dite n'a pas pour effet de prolonger le temps de la prescription, et que la nouvelle prescription doit s'accomplir à partir de la cessation de l'interruption par le même délai que celui où se serait accomplie la prescription qui s'est trouvée interrompue... ; — Qu'on ne saurait cependant contester que Devèze aurait été en droit de se prévaloir de la prescription trentenaire, s'il y avait eu novation dans les conditions prévues par l'article 1271 du C. civ... »

317. Mais quand y aura-t-il novation ? Il faut, le nom l'indique, que la reconnaissance crée un nouveau titre, qu'une obligation nouvelle se trouve substituée à l'ancienne. Il faut, en outre, que la volonté d'opérer cette transformation résulte clairement de l'acte, car la novation ne se présume point (C. civ., art. 1273).

La *transaction* conclue entre le voiturier et son client répond à cette double condition (1). Mais une simple proposition de transaction, à supposer qu'elle interrompe la prescription, serait sans effet novatoire (2).

318. L'article 108 du Code de commerce est applicable aux transports terrestres et fluviaux et, à défaut de disposition spéciale, aux transports aériens.

En matière de transports maritimes, l'article 433 du Code de commerce, modifié par la loi du 14 décembre 1897, déclare prescrite « *toute demande en délivrance de marchandises, ou en dommages-intérêts pour avaries ou retard dans leur transport, un an après l'arrivée du navire. — La même prescription est opposable à l'action des passagers contre le capitaine et les propriétaires du navire, ayant pour cause un dommage ou retard éprouvé pendant le voyage* ».

Cette disposition englobe, par sa généralité, les actions relatives aux bagages (3) : la responsabilité de l'armateur ou du capitaine pour perte, avarie ou retard de ces objets se prescrit donc par un an à dater de l'arrivée du navire, ou, si le navire n'est jamais parvenu à destination, à partir du jour où la remise des bagages aurait dû être effectuée (arg. anal. art. 108).

Il n'y aurait même pas lieu de distinguer, croyons-nous, selon qu'il s'agit des bagages enregistrés ou des bagages à la main.

(1) Cf. HUBERT DE LA MASSUE, *op. cit.*

(2) Paris, 25 février 1933, précité.

(3) *Sic* : DANJON, VI, N° 2061 ; ROBUCHON, *op. cit.*, p. 81 ; Dijon, 22 juillet 1912, *Rec. Dijon*, 1912.130.

319. — *Législations étrangères et C. I. V.* Les actions nées du contrat de transport sont soumises à une prescription abrégée dont le délai est en général d'un an, comme dans notre droit. Voy. Allemagne et Autriche E. V. O., § 94; loi danoise, § 50; règlement de transport suédois, § 91; suisse, § 100; tchécoslovaque, art. 107; C. I. V., art. 45. Le délai de la prescription est de 180 jours dans la loi italienne (art. 66). La loi belge (art. 9), reproduisant une distinction faite par notre ancien article 108, le fixe à 6 mois en matière de transports intérieurs et à un an en matière de transports internationaux.

320. La prescription d'un an est, par les règlements de transport allemand et autrichien, déclarée inapplicable en cas de dol du chemin de fer. Les lois danoise, suisse et tchécoslovaque, et la C. I. V., fixent en pareil cas à l'action une durée de 3 ans. Le règlement de transport tchécoslovaque et la C. I. V. assimilent la faute lourde au dol (1).

321. La prescription court, d'après les règlements de transport allemand, autrichien et tchécoslovaque, et la C. I. V. : en cas de perte partielle, d'avarie et de retard, du jour de la livraison; en cas de perte totale, du jour où la livraison aurait dû être effectuée. Les autres législations fixent comme point de départ du délai, en cas de perte et de retard, le jour de l'expiration du délai de livraison.

322. Les règlements allemand, autrichien et tchécoslovaque renvoient au droit commun pour tout ce qui concerne la suspension et l'interruption de la prescription. La C. I. V. renvoie à la loi du pays où l'action est intentée.

(1) La nouvelle C. I. V. du 23 novembre 1933 ne mentionne pas la faute lourde à côté du dol.

323. Ces législations et la C. I. V., ainsi que les lois italienne et suisse, mentionnent comme cause spéciale de suspension de la prescription l'envoi d'une réclamation écrite au chemin de fer (1). D'après la loi suisse, l'envoi d'une telle réclamation n'a pas seulement pour effet de suspendre la prescription tant que la réclamation n'a pas eu de réponse, elle l'interrompt si la réclamation est repoussée.

324. La prescription est interrompue, d'après la loi suisse, par une « action intentée » ; d'après la loi italienne, par une « reconnaissance de dette » intervenue avant l'expiration du délai de la prescription, qui recommence à courir intégralement à partir du jour où la reconnaissance a eu lieu.

325. La reconnaissance de dette produit, dans la loi danoise, non seulement une interruption, mais une interruption de la prescription: « Le droit à une indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans la livraison est prescrit par un an, *lorsqu'il n'a pas été l'objet d'une reconnaissance du chemin de fer...* »

Il en est de même, d'après les règlements de transport suisse et tchécoslovaque, et la C. I. V., non seulement en cas de reconnaissance de dette, mais aussi de transaction ou de jugement.

326. L'action prescrite ne peut, aux termes des lois italienne, danoise (§ 51), suisse (§ 101), tchécoslovaque (art. 108), et de la C. I. V. (art. 46), être reprise ni sous la forme d'une

(1) L'envoi de cette réclamation est, d'après la loi italienne, une condition de recevabilité de l'action : « Les actions basées sur les présentes dispositions ne peuvent être exercées contre l'administration que si l'ayant-droit a adressé une réclamation administrative et si un délai de 90 jours s'est écoulé depuis la présentation de la réclamation. L'ayant droit peut néanmoins ouvrir l'action dès qu'il aura reçu la réponse à sa réclamation, si cette réponse intervient avant l'expiration du délai de 90 jours. » (art. 64, § 1^{er}).

demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception. Il faut supposer que le chemin de fer agit contre le voyageur en paiement d'une surtaxe ou d'un complément de taxe. à une époque où la prescription a atteint l'action qui pouvait appartenir au voyageur pour perte, avarie ou retard des bagages : celui-ci ne pourra pas faire valoir par un des moyens ci-dessus indiqués le droit qu'il ne serait plus admis à exercer par voie d'action principale (1).

(1) La solution contraire est admise dans notre droit par la jurisprudence, par application de la maxime : « *Quæ temporalia sunt ad agendum perpetua sunt ad excipiendum.* »

CONCLUSION

Les développements qui précèdent ont montré la variété et la complexité des questions soulevées par une branche du transport en apparence des plus modestes. Un examen plus détaillé révèle les nombreuses difficultés auxquelles la solution de ces problèmes a donné lieu, soit en doctrine, soit en jurisprudence.

Ces difficultés proviennent de l'absence de toute disposition législative : il est malaisé d'adapter les textes généraux du droit à des situations en vue desquelles ils n'ont pas été spécialement écrits. Un des exemples les plus typiques à cet égard concerne la détermination du montant de la réparation due par le voiturier. Le principe est, nous l'avons vu, celui de l'indemnité égale au préjudice, avec cette double réserve que l'indemnité ne couvre, ni les dommages qui ne sont pas la suite immédiate et directe de l'inexécution, ni, sauf le cas de dol, ceux que le voiturier n'a pas prévus ou pu prévoir en contractant. Mais les hésitations commencent quand il s'agit de faire application de ces règles à tel ou tel cas particulier : en dépit des formules proposées par les auteurs, des nombreuses décisions rendues quotidiennement par les tribunaux, il est peu de notions qui demeurent aussi fuyantes et aussi imprécises que celles de dommage direct et surtout de dommage prévisible, et l'on a pu écrire qu'il n'y avait en cette matière pas d'autre règle que l'arbitraire du juge (1).

(1) Maurice TRAVERS, *Droit commercial international*, Vol. V (*Contrat de transport*), fascicule 1, N° 4444.

Les inconvénients de cette situation sont faciles à apercevoir : jusqu'à l'issue du procès, l'incertitude règne, et, selon le résultat de l'action, tantôt le transporteur se voit infliger la réparation de dommages qui, en fait, n'ont pu entrer dans ses prévisions, tantôt au contraire le voyageur n'obtient qu'une indemnité disproportionnée à la gravité réelle du préjudice subi.

Tout différent est le système des législations étrangères. Ici les droits et obligations respectifs des parties sont strictement déterminés par la loi. Celle-ci prévoit les principales difficultés qui peuvent s'élever entre le transporteur et son client, et les résout par avance. Dans ces conditions, le recours aux tribunaux est nécessairement réduit au minimum.

L'œuvre accomplie par ces législations dans le domaine du droit interne a été réalisée dans celui des transports internationaux par la C. I. V., pour les transports ferroviaires, par la Convention de Varsovie, pour les transports aériens. Ces Conventions n'ont encore donné lieu, à notre connaissance, à aucune décision judiciaire, ce qui démontre qu'elles ont atteint leur but.

La conclusion de cette étude se dégage naturellement des considérations qui précèdent : s'inspirant de l'exemple des législations étrangères et des Conventions internationales de Berne (voyageurs et bagages) et de Varsovie, le législateur français ferait œuvre utile en soumettant le transport des bagages à une réglementation destinée à mettre fin aux difficultés qui s'élèvent à son sujet. Sans doute cette œuvre s'impose-t-elle avec moins d'urgence dans le transport des bagages que dans celui des marchandises et des voyageurs. Elle ne saurait d'ailleurs être accomplie séparément, car les règles qui régissent le transport des bagages dépendent dans une large mesure de celles qui régissent ces deux variétés principales de transports.

Les règles que le Parlement français emprunterait aux

législations étrangères ne seraient d'ailleurs pas sans précédent dans notre droit : la limitation légale de la responsabilité du voiturier et la déclaration de valeur, qui seraient les bases essentielles de cette réglementation, étaient déjà consacrées par un arrêt du Conseil du Roi du 7 août 1775, dans lequel nous lisons :

« En cas de perte de dentelles fines, galons, étoffes d'or et d'argent, bijoux, pierreries et autres choses précieuses, ceux qui en feront les envois seront remboursés *conformément à la déclaration ou estimation* qu'ils seront tenus d'inscrire ou de faire inscrire sur le registre du préposé à la recette.

« Ceux qui ne feront, sur le registre du préposé, la déclaration du contenu dans les valises, coffres, malles et autres fermant à clef, *ne pourront demander, pour la valeur des choses qui seront dans lesdites valises ou coffres, non déclarées, plus que la somme de 150 livres lorsqu'elles seront perdues*, en affirmant par ceux qui les réclameront qu'elles valaient la somme de 150 livres. »

Ces règles furent reproduites par la loi du 24 Juillet 1793 (art. 62), concernant la régie nationale des Messageries. Celles-ci furent supprimées par la loi du 9 Vendémiaire an VI, qui fit rentrer dans le droit commun les obligations des entrepreneurs particuliers de messageries. Le Code civil et le Code de commerce garderont le silence sur ce point, et il faudra attendre les lois et les Conventions récentes réglementant le contrat de transport pour voir renaître l'idée ancienne : tant il est vrai qu'en droit, comme dans bien d'autres domaines, « le progrès s'analyse souvent en un retour en arrière. » (1).

(1) Marcel ROGER, N° 48.

Vu : le Président,
J. P. NIBOYET.

Vu : le doyen,
Edgar ALLIX.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

I. Ouvrages généraux sur le droit des obligations.

AUBRY et RAU, *Cours de droit civil français*, 5^e éd., Tome IV, Paris, 1902.

BAUDRY-LACANTINERIE et BARDE, *Traité théorique et pratique de droit civil, Des obligations*, 3^e éd., 4 vol., Paris 1906 à 1908.

COLIN (A.) et CAPITANT (H.), *Cours élémentaire de droit civil français*, Tome II, 8^e éd., Paris, 1935.

DEMOGUE (R.), *Traité des Obligations*, 6 vol. parus, Paris, 1923 à 1932.

JOSSERAND (L.), *Cours de droit civil positif français*, Tome II, 2^e éd., Paris, 1933.

LALOU (H.), *La responsabilité civile*, 2^e éd., Paris, 1932 .

MAZEAUD (H. et L.), *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, 2^e éd., 3 vol., Paris, 1934.

PLANIOL (M.) et RIPERT (G.), *Traité pratique de droit civil français, Obligations*, 2 vol., Paris, 1930 et 1931, avec le concours de P. ESMEIN, J. RADOUANT et G. GABOLDE.

II. Ouvrages généraux sur les transports.

A. — TRANSPORTS TERRESTRES

On consultera, outre les développements consacrés au contrat de transport par

AUBRY et RAU, Tome V du *Cours de droit civil français*, 5^e éd., p. 618 à 654 ;

BAUDRY-LACANTINERIE et A. WAHL, *Du contrat de louage*, Tome II, 2^e partie, N^{os} 3425 à 3861 (Tome XXIII du *Traité théorique et pratique de droit civil*, 3^e éd.),

les ouvrages suivants :

JOSSERAND (L.), *Les transports*, 2^e éd., Paris, 1926.

LACOUR (L.) et BOUTERON (J.), *Précis de droit commercial*, 3^e éd. (1925), Tome I, N^{os} 964 à 1053, et supplément 1933.

LAMY (L.), *Manuel pratique des transports par chemins de fer*, 11^e éd., Paris, 1929.

LYON-CAEN (Ch.) et RENAULT (L.), *Traité de droit commercial*, 5^e éd., (1923), Tome III.

ROGER (René), *Manuel juridique théorique et pratique des transports*, 2 vol., Paris, 1922 et 1924 (Le Tome I a été réédité en 1932 sous le titre: *Nouveau manuel juridique théorique et pratique des transports*).

THALLER, *Traité élémentaire de droit commercial*, 8^e éd. (1931), par PERCEROU, Tome I, N^{os} 1147 à 1231.

B. — TRANSPORTS MARITIMES.

DANJON (D.), *Traité de droit maritime*, 2^e éd., 5 vol. parus, Paris, 1926 à 1930.

RIPERT (G.), *Droit maritime*, 3^e éd., 3 vol., Paris, 1929 et 1930.

WAHL (A.), *Précis théorique et pratique de droit maritime*, Paris, 1924.

C. — TRANSPORTS AÉRIENS.

LE GOFF (M.), *Traité théorique et pratique de droit aérien*, Paris, 1934.

D. — TRANSPORTS INTERNATIONAUX.

BRUNET (R.), DURAND (P.) et DE FOURCAULD (M.), *Les transports internationaux par voie ferrée*, Paris, 1927.

TRAVERS (M.), *Le droit commercial international*, Vol. V (*Contrat de transport*), fascicules 1 et 2, Paris, 1932 et 1933.

III. Monographies, thèses, articles de revues.

BLANC-DANNERY (Yv. J.), *La Convention de Varsovie et les règles du transport aérien international*, thèse, Paris, 1933.

BRUNET (Roger), *L'assurance-transport*, thèse, Paris, 1924.

BUFFETEAU (Th.), *Le voyageur et ses bagages*, Paris, 1884.

CHOTEAU (A.), *Les clauses limitatives de responsabilité dans les connaissements et billets de passage*, *Revue de droit maritime comparé*, Tome XXIII, p. 29.

COTELLE (A.), *Voyageurs et bagages*, Paris, 1891.

CROUVÈS (Ed.), *Notice sur l'application de l'article 1150 au contrat de transport par chemin de fer*, *Annales des chemins de fer et tramways*, 1904. 3. 157.

DURAND (P.), *Les transports aériens internationaux*, *Revue des Ventes et Transports*, 1930, p. 1.

DENISSE (L.), *De la responsabilité des compagnies de transport à raison des bagages non enregistrés...*, *Annales de droit commercial*, 1894. 2. 167.

JOUANETON (A.), *Du transport des bagages par chemins de fer*, thèse, Toulouse, 1906.

KOFFLER (Ad. I.), *La détermination juridique du contrat de transport*, thèse, Paris, 1930.

MASCHINO (M.), *La Convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien*, *Droit aérien*, 1930, p. 4.

PIOT (G.), *De la responsabilité des administrations et des compagnies de chemins de fer dans le transport des bagages*, Annales des chemins de fer et tramways, 1910. 3. 24.

RIPERT (G.), *La Convention de Varsovie du 12 Octobre 1929 et l'unification du droit privé aérien*, Journal du droit international, 1930, p. 90.

ROGER (Marcel), *La limitation conventionnelle de responsabilité dans le contrat de transport*, thèse, Paris, 1929.

SEITIER (J.), *Droits et obligations du public et des compagnies en fait du transport des bagages*, 1911.

IV. Répertoires, Recueils de jurisprudence, Revues.

1° RÉPERTOIRES.

ACKERMANN (Ch.), *Répertoire de jurisprudence en matière de transports*, 7 vol., Genève, Paris et Bruxelles, 1928 à 1934.

DALLOZ, *Répertoire pratique de législation, de doctrine et de jurisprudence*, V^o Commissionnaire de transport-voiturier, et *Supplément*, Tome I (1927), eod. V^o.

FUZIER-HERMAN, *Répertoire général alphabétique du droit français*, V^{is} Chemin de fer. Commissionnaire de transports, et *Supplément*, Tome III (1915), eisd. V^{is}

LAPRADELLE (A. DE) et NIBOYET, *Répertoire de droit international*, Tome III (1929), V^o Chemin de fer.

2° RECUEILS DE JURISPRUDENCE, REVUES.

A. — Recueils de jurisprudence.

Dalloz (Recueil périodique et Recueil hebdomadaire), *Sirey*, *Gazette du Palais*, *Gazette des Tribunaux*, *La Loi*, *Le Droit*, *La Semaine juridique*, etc...

B. — *Revue.*

Annales des chemins de fer et tramways.

Annales de droit commercial.

Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation (1868 à 1926).

Bulletin des Transports (M. LAMY, directeur).

Bulletin des transports internationaux par chemins de fer
(publication de l'Office Central à Berne).

Journal de jurisprudence commerciale et maritime (Marseille).

Journal des arrêts de la Cour d'appel de Bordeaux.

Journal des transports (M. VOLLAEYS, directeur).

Journal des tribunaux de commerce (TEULET et CAMBERLIN).

Jurisprudence commerciale et maritime de Nantes.

Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Hâvre.

Recueil des arrêts des Cours d'appel de Caen et de Rouen.

Revue des Ventes et Transports (1925 à 1931).

Revue générale de droit aérien (A. DE GEOUFFRE DE LAPRADELLE, directeur).

Revue juridique internationale de la locomotion aérienne,
fondée en 1910 et dirigée jusqu'en 1930 par A. HENRY-
COUANNIER, continuée depuis 1930 sous le titre : *Droit*
aérien.

Revue internationale du droit maritime, devenue en 1923

Revue de droit maritime comparé, avec Supplément bi-
mensuel de droit maritime français.

Revue pratique de législation et de jurisprudence du tribunal
de commerce de la Seine (M. HERBULOT, directeur).

Revue trimestrielle de droit civil.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
PRINCIPALES ABRÉVIATIONS	5
OUVRAGES CITÉS PAR LE SEUL NOM DE L'AUTEUR	6
INTRODUCTION	7
PREMIERE PARTIE	
Conditions générales du transport des bagages	
CHAPITRE PREMIER. — Qu'entend-on par bagages ?..	17
CHAPITRE DEUXIÈME. — Nature et fondement de la responsabilité du voiturier	33
<i>Section I. — Transport proprement dit.</i>	
I. — Bagages enregistrés : responsabilité de na- ture contractuelle	33
II. — Bagages à la main	34
§ 1. — Opinion communément admise : res- ponsabilité de la nature délictuelle ou quasi-délictuelle	34
§ 2. — Responsabilité fondée sur un contrat de dépôt	38
A. Hypothèse du transport maritime	38
B. Compagnie des wagons-lits	40
§ 3. — Opinion proposée : responsabilité fon- dée sur le contrat de transport	41
<i>Section II. — Opérations annexes au transport ...</i>	49
§ 1. — Dépôt des bagages à la consigne	49
§ 2. — Portage et garde des bagages	54
CHAPITRE TROISIÈME. — Caractère accessoire du trans- port des bagages	60
DEUXIEME PARTIE	
Domaine de la responsabilité du voiturier	
CHAPITRE PREMIER. — Causes et durée de la respon- sabilité	87

	PAGES
<i>Section I. — Causes de responsabilité</i>	87
§ 1. — Perte	87
§ 2. — Avarie	94
§ 3. — Retard	96
<i>Section II. — Durée de la responsabilité</i>	99
CHAPITRE DEUXIÈME. — Causes d'exonération du voi-	
turier	103
<i>Section I. — Cas fortuit et force majeure</i>	103
<i>Section II. — Vice propre de la chose</i>	107
<i>Section III. — Faute du voyageur</i>	110
§ 1. — Différents cas de faute du voyageur	110
§ 2. — Effets de la faute du voyageur	115
<i>Section IV. — Clauses de non-responsabilité</i>	120
CHAPITRE TROISIÈME. — Effets de la responsabilité ..	129
<i>Section I. — La réparation du dommage d'après le</i>	
droit commun	129
<i>Première règle</i> : aucune indemnité n'est due si	
la perte l'avarie ou le retard n'ont pas causé	
de préjudice au voyageur	130
<i>Deuxième règle</i> : l'indemnité due par le voitu-	
rier doit être réglée en argent	133
<i>Troisième règle</i> : l'indemnité due par le voiturier	
est en principe égale au préjudice	137
<i>Quatrième règle</i> : le voiturier n'est tenu que des	
dommages qui sont une suite immédiate et	
directe de l'inexécution de la convention	142
<i>Cinquième règle</i> : le voiturier n'est tenu que des	
dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on	
a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est	
point par son dol que l'obligation n'est point	
exécutée (C. civ., art. 1.150	145
<i>Section II. — Restriction conventionnelle des dom-</i>	
<i>mages-intérêts (Clauses limitatives de respon-</i>	
<i>sabilité)</i>	163

§ 1. — Variété des clauses limitatives	163
§ 2. — Validité et nature des clauses limitatives	166
§ 3. — Fonctionnement de la clause limitative	169
<i>Section III. — Détermination légale du montant de la réparation</i>	173
TROISIEME PARTIE	
L'Action en Responsabilité	
CHAPITRE PREMIER. — Les parties au procès.....	195
<i>Section I. — Qui peut agir contre le voiturier ?</i> ..	195
<i>Section II. — Contre qui l'action doit-elle être dirigée ?</i>	203
CHAPITRE DEUXIÈME. — Compétence	211
<i>Section I. — Compétence d'attribution ou ratione materiae</i> (Par quelle catégorie de tribunaux le litige doit-il être tranché ?)	211
<i>Section II. — Compétence territoriale ou ratione personae vel loci</i> (Quel est, parmi les tribunaux d'une même catégorie, celui qui doit être saisi ?) ..	215
CHAPITRE TROISIÈME. — Preuve	223
§ 1. — Preuve de l'existence, en tant que bagages, des objets perdus, etc... ..	223
§ 2. — Preuve du fait générateur de responsabilité	224
A. — Perte	224
B. — Manquant	225
C. — Avarie	226
D. — Retard	227
§ 3. — Preuve du dommage	228
CHAPITRE QUATRIÈME. — Fin de non-recevoir et prescription	232
<i>Section I. — Fin de non-recevoir</i>	232
<i>Section II. — Prescription</i>	244
CONCLUSION	255
BIBLIOGRAPHIE	259

IMP. LOUIS JEAN — GAP
PÉRIODIQUES — PUBLICATIONS
BUREAU : PARIS, GRENOBLE, CASABLANCA

